

## DEUTSCHE BAUZEITUNG

Zusendungen  
bittet man zu richten an die  
**Expedition**  
Buchhandlung von C. Beeltz,  
Berlin, Oranien-Str. 75.

Insertionen  
2½ Sgr. die gespaltene Petitzeile.  
Dieselben müssen bis  
spätestens Dienstag Mittag  
eingeliefert sein.

## Wochenblatt

herausgegeben von Mitgliedern

Bestellungen  
übernehmen alle Postanstalten  
und Buchhandlungen,  
für Berlin die Expedition  
Oranien-Str. 75.

Preis  
1 Thlr. pro Vierteljahr.  
Bei direkter Zusendung jeder  
einzelnen Nummer unter Kreuz-  
band 1 Thlr. 5 Sgr.

## des Architekten-Vereins zu Berlin.

Redakteur: K. E. O. Fritsch.

Berlin, den 2. September 1869.

Erscheint jeden Donnerstag.

Inhalt: Berliner Neubauten. II. Der neue Bahnhof der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. — Berechnung einer kombinierten Gitter- und Hängebrücke von 60m. Spannweite. (Fortsetzung). — Karl von Diebitsch. (Schluss.) — Mittheilungen aus Vereinen: Bayrischer Architekten- und Ingenieur-Verein.

— Architekten-Verein zu Berlin. — Vermischtes: Ueber Strassenpflaster. — Konkurrenzen: Monatsaufgaben für den Architekten-Verein zu Berlin zum 2. Oktober 1869. — Personal-Nachrichten. — Offene Stellen. — Submissionen. — Brief- und Fragekasten. —

## Berliner Neubauten.

## II. Der neue Bahnhof der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Am 16. August d. J. wurde der hiesige neue Personen-Bahnhof der Kgl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, als in seinen wesentlichsten Theilen vollendet, dem Verkehr übergeben, und wir nehmen diese Gelegenheit wahr in Nachfolgendem einige ausführlichere Mittheilungen über das Projekt und über einzelne Theile der Bauausführung desselben zu bringen, nachdem wir schon in No. 51 u. 52 des vorigen Jahrgangs über die Aufstellung des eisenen Hallendaches berichtet hatten.

Der Entwurf zu dem neuen Bahnhofe wurde in seinen Grundzügen bereits im Jahre 1864 durch den Bauinspektor Roemer aufgestellt, auf Grund von Studien und Ermittlungen, welche derselbe auf einer grösseren Reise durch West- und Süd-Deutschland und die Schweiz zu diesem Zwecke angestellt hatte, und er ist sonach anzusehen als das Ergebniss vieler neuen praktischen Ansichten und Erfahrungen auf diesem Gebiete. Er ist in dieser Hinsicht denn auch von Einfluss gewesen auf die Errichtung mehrerer anderer grossen Bahnhöfe in Berlin, so jener der Ostbahn und Görlitzer Bahn, obgleich dieselben der Zeit nach früher vollendet worden sind als das in Rede stehende Gebäude.

Der Neubau liegt genau an der Stelle des alten sogenannten Frankfurter Bahnhofes, und musste daher während eines Theiles der Bauausführung der Personenverkehr interimistisch auf dem benachbarten Ostbahnhofe stattfinden.

Er wird an den Längsseiten von zwei, zu einem Theil ihrer ansehnlichen Breite erst neu geschaffenen Strassen eingefasst, an der Rückseite stösst er an die ziemlich belebte Fruchtstrasse, welche die Schienengeleise im Niveau überschreitet, eine Anordnung, die bei dem Bahnhofe der Görlitzer Bahn unter Aufwendung erheblicher Kosten vermieden worden ist, im vorliegenden Falle indessen ohne eine Verlegung der ganzen Anlage nicht umgangen werden konnte. Die statliche Vorderfront des Baues, in der Axe der Breslauer Strasse, wird gegenwärtig noch zum grössten Theile durch das ehemalige Direktionsgebäude, einem charakterlosen Putzbau, verdeckt, dessen baldige Beseitigung im Interesse des Neubaus jedenfalls dringend zu wünschen wäre, wozu aber, wie wir hören, gegenwärtig leider wenig Aussicht vorhanden ist.

Eine charakteristische Verschiedenheit des Neubaus zeigt sich jenen schon erwähnten Bauten gegenüber zunächst in der Ausbildung der Vorderfront des Gebäudes. Während nämlich in jenen Fällen an derselben noch Geschäftsräume, — die Königszimmer, Dienstwohnungen u. dergl. — liegen, sind dieselben hier ausschliesslich an den Längsseiten des Baues disponirt und die Anlage der grossen Mittelhalle zeigt sich somit im Aeusseren in entschiedener Weise und bietet für die Ausbildung desselben ein

hervorragendes Motiv. Bei jener Anordnung hingegen erhalten in der Regel die Königszimmer, die solchergestalt die Hauptstelle im Bau einnehmen, eine ihrer hauptsächlich seltenen Benutzung durchaus nicht entsprechende, künstlich hinaufgeschraubte Ausdehnung, während trotzdem die Vorderfront dem Charakter eines grossen öffentlichen Gebäudes keineswegs entspricht.

Die grosse Halle für die ankommenden und abgehenden Züge, der Haupt- und Mittelraum der Anlage, hat bei 120' Breite und 664' Länge eine Höhe von 52' bis zum Auflager der eisernen Sichelträger, welche das Dach unterstützen. Die grosse Länge der Halle wird durch den Umstand bedingt, dass auch sehr lange Züge, wie sie bei dem höchst lebhaften Personenverkehr oft vorkommen, völlig in dieselbe einfahren müssen. So hatte z. B. bereits der zweite in den Bahnhof einfahrende Zug eine Zahl von 56 Axen. Es liegen fünf Geleise in der Halle, von denen zwei durch eine Lokomotiv-Schiebebühne, die übrigen durch eine *au niveau* liegende kleinere Schiebebühne, die in einem besonderen überdeckten Hofe vor der Hauptfront des Baues angelegt sind, miteinander in Verbindung stehen. Die Benutzung der ersteren ermöglicht ein sofortiges Ausfahren der Lokomotive aus der Halle in den Fällen, wenn die ganze Länge des Perrons von einem angekommenen Zuge besetzt, oder auch bei kleineren Zügen der Königs-Salonwagen unmittelbar vor die am westlichen Ende liegenden Empfangsräume der königlichen Herrschaften gebracht worden ist, während in anderen Fällen die im Ankunftshauptgeleise liegende Weiche das Ausfahren der Maschine vermittelt. Auch die Anordnung der kleineren Schiebebühne ist durch eigenthümliche Verhältnisse des Personenverkehrs bedingt, indem bei Jahrmärkten und Volksfesten in den Ortschaften der Umgegend, namentlich aber zur Zeit der Frankfurter Messe der Zudrang des Publikums sich oft noch kurz vor Abgang des Zuges sehr erheblich steigert und das Anhängen neuer Wagen nothwendig macht, welche durch die Anordnung jener Schiebebühne in kurzer Frist herbeigeschafft und einrangirt werden können. Die Perrons an den Seiten der Halle haben 24' Breite bei 8" Höhe über Schienenoberkante; eine Verbindung derselben für das Publikum ist nur in der Fruchtstrasse durch einen gepflasterten Uebergang hergestellt, während für die Beamten ein Troittoir längs des westlichen Giebels vorgesehen ist. An der Vorderseite ist die Halle durch eine Frontmauer mit Fenstern geschlossen, an der Rückseite ist sie ganz geöffnet, und nur die Perrons sollen noch durch Gitter abgeschlossen werden. Sie erhält ihr Licht sowohl durch den mit Glas gedeckten mittleren Theil des Daches, wie durch eine Reihe kleinerer Fenster, die als Galerie in den Seitenmauern unter dem Auflager des Daches angeordnet sind, ferner, soweit nicht die Wartesäle oder Vorbauten sich an die Hallen-

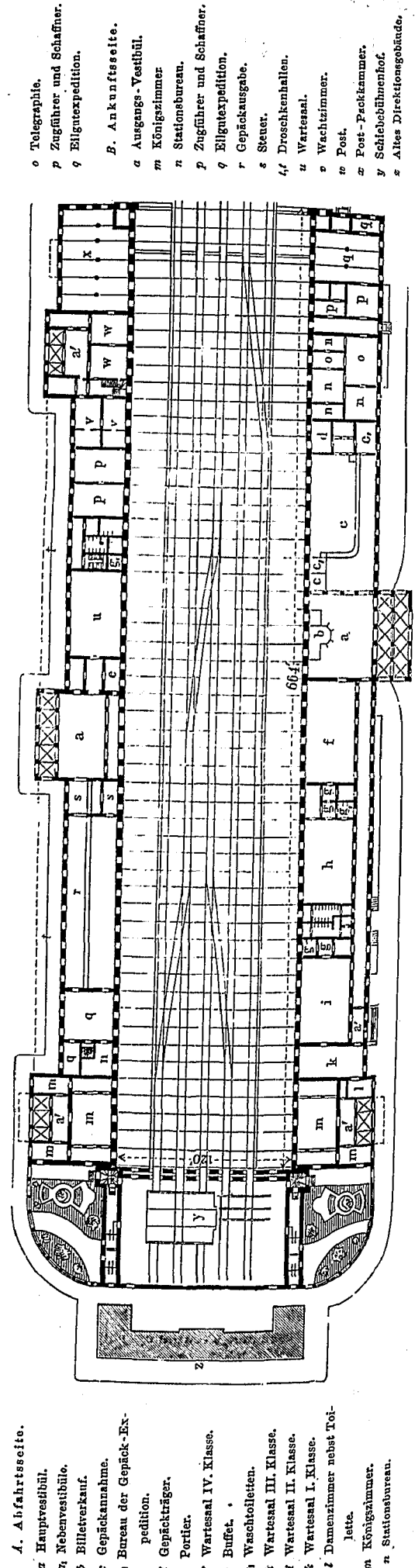
mauer lehn, durch eine untere Reihe grosser seitlicher Fenster.

Die der Mittelhalle zur rechten Hand sich anschliessenden Räume sind für das abreisende, die gegenüberliegenden für das ankommende Publikum bestimmt. Auf der Mitte der Abfahrtsseite ist ein Hauptvestibül disponirt, vor welchem eine doppelte überwölbte Halle vorspringt; der vordere Theil derselben dient für die Wagen zur Unterfahrt, während die zweite um eine Stufe erhöhte Hälfte, welche mit den Trottoirs längs dem Gebäude in Verbindung steht, den Fussgängern einen geschützten und von dem Wagenverkehr abgesonderten Zugang gewährt. An der Rückwand des Hauptvestibüls von 50 zu 57 Fuss Länge und Breite ist die Loge für den Billetverkauf mit fünf verschiedenen zugänglichen Schaltern in der jetzt durchgehends üblichen Weise als isolirter Einbau disponirt. Links vom Hauptvestibül liegen die Wartesäle und zwar zunächst der Wartesaal IV. Klasse, damit das in demselben verkehrende, meist den untersten Ständen angehörige Publikum auch zunächst schnell expedirt werden kann und mit den übrigen Bahnhofslokalitäten möglichst wenig in Berührung kommt. Ein Korridor von 12' Breite führt zu den Wartesälen III. und II. Klasse. Für den letzteren und damit in Verbindung für den Wartesaal I. Klasse ist noch ein besonderes kleines Vestibül und eine Vorfahrt angelegt für diejenigen Reisenden, welche sich Billet und Gepäck durch die Bahnbeamten besorgen lassen. — Die zweite, dritte und vierte Klasse haben jede ein besonderes Buffet erhalten; von der ersten Klasse aus, der auch ein Damenzimmer mit Toilette angeschlossen ist, wird die Bedienung durch Glockensignal gerufen. Zwischen den Wartesälen sind die Retiraden und Waschoiletten, von der Halle wie vom Aussenkorridor zugänglich, in passender Lage und Anordnung disponirt.

Die Wartesäle haben eine lichte Höhe von 31', der daran befindliche Korridor ist nur 18' hoch; solchergestalt steigen die Baumassen bis zur grossen Halle in Abtrep-pungen basilikenartig auf und es wurde möglich, den Wartesälen, ausser der indirekten Beleuchtung durch Fenster und Glashüren vom Korridor und der Halle, noch ein direktes hoch einfallendes Licht durch eine Fensterreihe unter der Decke zu geben. Hierdurch wurden auch die Oberlichtfenster, die bei derartigen Anlagen ohne Aufsicht so leicht schmutzig und unansehnlich werden, in jenen Sälen vermieden.

Rechts vom Hauptvestibül befindet sich die Gepäck-annahme, weiterhin sind das Stationsbureau, die Zimmer für Schaffner und Zugführer, sowie die Eilgutexpedition disponirt, welche letzteren Räume stets möglichst nahe der Spitze des abgehenden Zuges anzulegen sind. Als geson-derte Baumasse liegen endlich unmittelbar an der Vorder-seite des Gebäudes die für die königlichen Herrschaften bestimmten Zimmer, aus einem grösseren Salon mit Kabinet bestehend, davor ein Vestibül und eine bedeckte Anfahrt. Ueber denselben befinden sich in einem zweiten Geschose Dienstwohnungen, so dass diese Baugruppe nebst dem vor-tretenden Hauptvestibül die langgestreckte Front passend unterbricht.

Die Mitte der Ankunftsseite nimmt ein grosses Aus-gangs-Vestibül ein, dem sich nach rechts und links Perrons, welche durch weit vortretende Dächer geschützt werden, anschliessen; dieselben bieten eine gesicherte Unterfahrt für die Wagen des ankommenden Publikums und stehen mit dem Saale der Gepäckausgabe in unmittelbarer Ver-bindung. Die letztere zeigt eine erwähnenswerthe Ein-richtung, sie ist nämlich durch aufgestellte Nummertafeln in zehn Abtheilungen derartig geschieden, dass bei grossen Zügen die Gepäckstücke in denselben nach der letzten Ziffer des Gepäckscheines sortirt werden können und so-mit eine geregeltere und schnellere Expedition derselben stattfindet. Dieselbe Einrichtung ist auch auf dem hiesi-gen Ostbahnhofe eingeführt. Zunächst an der Spitze des ankommenden Zuges ist sodann wiederum die Eilgut-Ex-pedition disponirt und genau symmetrisch mit der Ab-gangsseite der Königl. Salon nebst Zubehör. Am Aus-gangs-Vestibül befindet sich ferner noch ein War-tesaal für solche Personen, die ankommende Reisende



erwarten wollen; der übrige Theil dieser Seite des Baues wird von Zimmern für das Bahnhofspersonal und von der Postexpedition eingenommen. Vier kleine Thürme, welche Dienstreppen enthalten, flankiren die Ecken der grossen Mittelhalle.

Die Abmessungen und Flächeninhalte der wesentlichsten Räume sind die folgenden: Vestibüle: auf der Abfahrtsseite  $57 : 50' = 2850\text{m}^2$ , auf der Ankunftsseite  $57 : 42\frac{1}{2}' = 2422\text{m}^2$ , Vorhallen dazu resp.  $57 : 23' = 1311\text{m}^2$  und  $57 : 11' = 627\text{m}^2$ , Gepäck-Annahme  $50 : 9\frac{1}{2}' = 4725\text{m}^2$ , Gepäck-Ausgabe  $36 : 118' = 4248\text{m}^2$ , Wartesaal I. Klasse  $23\frac{1}{2} : 50' = 1175\text{m}^2$ , Wartesaal II. und III. Klasse je  $36 : 58\frac{1}{4}' = 2097\text{m}^2$  (der Wartesaal auf der Ankunftsseite hat dieselben Abmessungen), Wartesaal IV. Klasse  $36 : 70\frac{1}{2}' = 2538\text{m}^2$ , Halle  $120 : 66\frac{1}{2}' = 79680\text{m}^2$ ).

\*) Vergl. die Tabellen über die Abmessungen verschiedener Stationsgebäude und ihrer einzelnen Räumlichkeiten auf Seite 234 und 253 des Jahrg. 1868 dies. Ztg.

(Schluss folgt.)

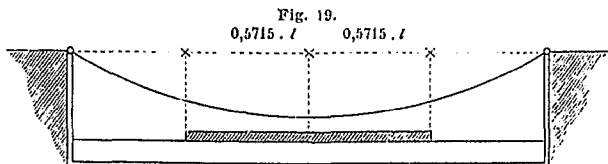
## Berechnung einer kombinierten Gitter- und Hänge-Brücke von 60m Spannweite.

(Fortsetzung.)

### VI. Berechnung der von der mobilen Last in den Gurtungen des Gitterbalkens hervorgerufenen Spannungen.

Die obige Tabelle zeigt hinsichtlich der Biegemomente, dass für alle Werthe von  $x$ , die zwischen den Grenzen  $+0,0612 \cdot l$  und  $-0,0612 \cdot l$  liegen, immer zwei Nullpunkte vorhanden sind (wenn man abkürzungsweise den Punkt, wo das Gewicht liegen muss, um an der im Abstände  $x$  links von der Mitte befindlichen Stelle das Biegemoment Null hervorzubringen, den Nullpunkt nennt). Für alle übrigen Stellen giebt es allemal nur einen Nullpunkt.

Für  $x = 0$ , d. h. für die Mitte des Gitterbalkens liegen die beiden Nullpunkte in den gleichen Abständen  $u = u_1 = 0,5715 \cdot l$  rechts und links von der Mitte. Diese beiden Nullpunkte bilden die Grenzen zwischen den Strecken, deren Belastungen positive, und den Strecken, deren Belastungen negative Biegemomente in der Mitte des Gitterbalkens hervorbringen. Man erhält also das grösste positive Biegemoment in der Mitte, wenn man ausschliesslich die ersten, und das grösste negative, wenn man ausschliesslich die letzteren belastet annimmt. Es würde also z. B. bei dem in Fig. 19 dargestellten Belastungszustande das positive Bie-



gemoment in der Mitte des Gitterbalkens seinen grössten Werth annehmen und die demselben entsprechende Biegungsspannung auf folgende Weise zu berechnen sein.

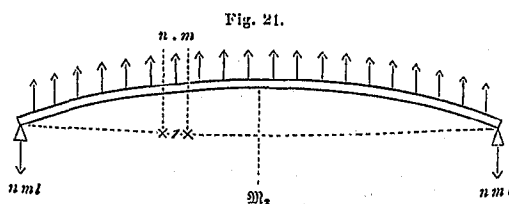
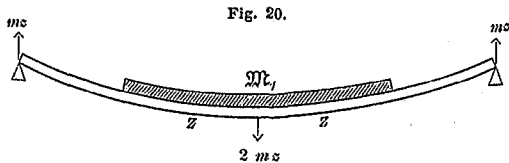
Man erhält zunächst aus Gleichung 37, indem man auf der linken Seite zwischen den Grenzen  $n_1 = 0$  und  $n_2 = n$ , auf der rechten Seite zwischen den Grenzen  $x_1 = 0$  und  $x_2 = 0,5715 \cdot l$  integriert, den Werth:

$$57) \quad n = \frac{2 l^3 x - l x^3 + \frac{1}{4} x^4}{\frac{5}{4} l^4 \left( 1 + \frac{9}{20} \cdot \frac{E_1}{E} \cdot \frac{F_1}{F} \cdot \frac{h_1^2}{h^2} \right)} = 0,6983.$$

Nimmt man an, dass die Totalbelastung der vollbelasteten Brücke 0,575 Kil. pro Millimeter beträgt, und dass dieselbe aus einer permanenten  $p = 0,375$  Kil., und einer mobilen  $m = 0,2$  Kil. pro Millimeter sich zusammensetzt, so würde die von der mobilen Last allein in der Mitte hervorgerufene Maximalspannung zu berechnen sein aus der Voraussetzung, dass ausschliesslich die in Fig. 19 bezeichnete Strecke mit dem Gewichte  $m = 0,2$  Kil. pro Millim. belastet ist, wobei die Kette eine Belastung von der Grösse  $n \cdot m = 0,6983 \cdot 0,2 = 0,1396$  Kil. pro Millim. ihrer Horizontalprojektion erhält. Das Biegemoment in der Mitte ist also:

$$58) \quad M = M_1 - M_2,$$

wenn mit  $M_1$  und  $M_2$  resp. die Biegemomente bezeichnet werden, welche den in Fig. 20 und Fig. 21 angedeuteten Bie-



gungszuständen entsprechen. Diese Biegemomente sind:

$$59) \quad M_1 = m x l - \frac{m x^2}{2},$$

$$60) \quad M_2 = \frac{n m l^2}{2}.$$

Die hervorgerufene Biegungsspannung  $S_m$  ist nunmehr zu berechnen aus der Gleichung:

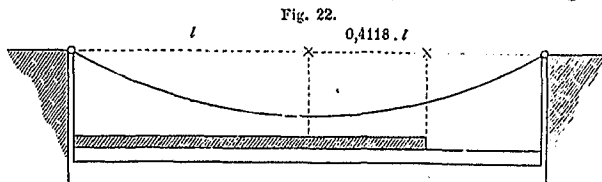
$$61) \quad \frac{S_m \cdot x_1}{\frac{1}{2} h_1} = M = \frac{S_m \cdot F_1 h_1}{2}, \text{ oder: } S_m = \frac{2 M}{F_1 h_1},$$

und man erhält nach Substitution der oben angenommenen Zahlenwerthe:

$$62) \quad S_m = \frac{0,0237 \cdot l^2}{F_1 h_1} = 0,948 \text{ Kil. pro } \square \text{mm.}$$

Es wirkt also — wie Gleichung 30 zeigt — diese Belastung gerade so, wie wenn der Gitterbalken allein eine gleichförmig über seine ganze Länge vertheilte Belastung von 23,7 Kil. pro Meter zu tragen hätte (während bei Belastung der ganzen Brückenlänge diese äquivalente Belastung nur 22,5 Kil. betragen würde).

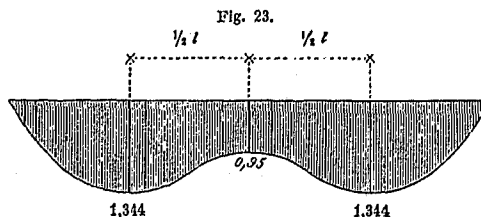
An der Stelle im Abstände  $x = +0,0612 \cdot l$  links von der Mitte würde (nach obiger Tabelle) bei dem in Fig. 22



dargestellten Belastungszustande das der mobilen Last entsprechende Biegemoment sein Maximum erreichen. Nach Gleichung 37 erhält man — indem man auf der rechten Seite einmal zwischen den Grenzen  $x = 0$  und  $x = 0,4118 \cdot l$ , ein anderes Mal zwischen den Grenzen  $x = 0$  und  $x = l$  integriert und die beiden auf solche Weise erhaltenen Werthe zusammen addirt — für diesen Belastungszustand den Werth  $n = 0,714$ , worauf dann auf ähnliche Weise, wie oben durch die Figuren 20 und 21 erläutert wurde, für die Spannung in den Gurtungen der Werth sich ergibt:

$$63) \quad S_m = \frac{0,0245 \cdot l^2}{F_1 h_1} = 0,98 \text{ Kil. pro } \square \text{mm.}$$

Wenn man auf solche Weise für die verschiedenen Werthe von  $x$  die zugehörigen Werthe von  $S_m$  berechnet und das Gesetz, nach welchem  $S_m$  mit  $x$  sich ändert, graphisch darstellt, so erhält man eine Kurve, welche ungefähr die in Fig. 23 angegebene Form hat und zeigt, dass für  $x = \frac{1}{2} l$  das



der mobilen Last entsprechende Biegemoment seinen grössten Werth annimmt.

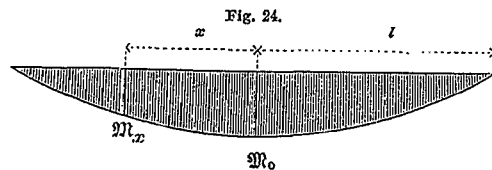
### VII. Berechnung der Maximalspannungen in den Gurtungen des Gitterbalkens.

Um die grösste in den Gitterbalken überhaupt vorkommende Biegungsspannung zu finden, hat man zu berücksichtigen, dass die von der permanenten Belastung hervorgerufene Biegungsspannung nach einem anderen Gesetze sich ändert. Es ist nämlich, wenn mit  $M_0$  das dem Werthe  $x = 0$  ent-

sprechende von der permanenten Last hervorgebrachte Biegemoment bezeichnet wird, das Biegemoment im Abstände  $x$  von der Mitte zu bestimmen nach der Gleichung:

$$64) M_x = M_0 \left(1 - \frac{x^2}{l^2}\right),$$

und die graphische Darstellung des Gesetzes, nach welchem  $M_x$  mit  $x$  sich ändert, führt zu der Parabel Fig. 24. Nach



demselben Gesetze ändert sich auch die diesem Biegemomente entsprechende Biegespannung  $S_p$ , und da nach Gleichung 30 dieselbe in der Mitte 1,685 Kil. beträgt, so ergibt sich für  $S_p$  die Gleichung:

$$65) S_p = 1,685 \left(1 - \frac{x^2}{l^2}\right).$$

Nach ebendemselben Gesetze ändert sich auch die Temperaturspannung  $S_t$  mit dem Abstände von der Mitte, und da nach Gleichung 21 dieselbe in der Mitte 2,996 Kil. beträgt, so ist  $S_t$  zu bestimmen aus der Gleichung:

$$66) S_t = 2,996 \left(1 - \frac{x^2}{l^2}\right).$$

Hiernach ergeben sich für die Maximalspannungen an den verschiedenen Punkten die in nachfolgender Tabelle zusammengestellten Zahlenwerthe.

Werthe von $\frac{x}{l}$	Spannungen in den Gurtungen des Gitterbalkens, hervorgebracht durch mobile Last	permanente Last	Temperat.-Änd. alle 3 zusammen	
$\frac{x}{l}$	$S_m$	$S_p$	$S_t$	$S_m + S_p + S_t$
0	0,95	1,685	2,996	5,63
0,0612	0,98	1,68	2,98	5,64
0,125	1,07	1,66	2,95	5,68
0,2	1,15	1,62	2,88	5,64
0,24	1,20	1,59	2,82	5,61
0,25	1,22	1,58	2,81	5,61
0,408	1,34	1,40	2,48	5,24
0,5	1,344	1,26	2,25	4,85
0,6	1,28	1,08	1,92	4,28
0,75	1,0	0,74	1,31	3,05
1	0	0	0	0

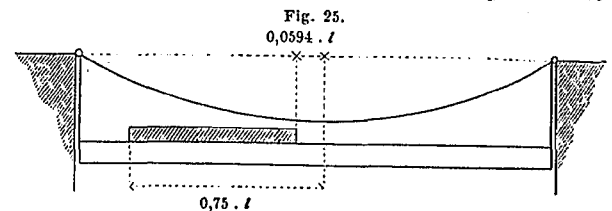
Diese Tabelle zeigt, dass die Spannung in den Gurtungen im Abstände  $x = \frac{1}{8} l$  von der Mitte am grössten wird, und dass diese Maximalspannung 5,68 Kil. pro Quadratmillimeter des Querschnitts beträgt. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass diese Spannungen unter Umständen noch eine weitere Vergrösserung erleiden können, einerseits durch den Druck

des Windes gegen die Seitenfläche der Brücke, andererseits durch den Einfluss der Dehnung der Spannketten. Die von diesen beiden Ursachen hervorgebrachten Wirkungen werden in den Abschnitten X und XI noch näher bestimmt werden.

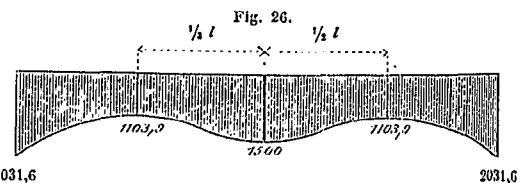
#### VIII. Berechnung der von der mobilen Last hervorgebrachten Abscherungskraft.

Die Tabelle am Ende des V. Abschnitts zeigt hinsichtlich der vertikalen Abscherungskräfte, dass zu jedem Werthe von  $x$  nur ein Nullpunkt gehört, d. h. es giebt allemal nur einen Punkt, dessen Belastung an jener Stelle die Vertikalkraft Null hervorbringt. Dieser Nullpunkt bildet die eine Belastungsscheide; es giebt jedoch noch eine zweite, und diese zweite wird allemal durch jene Stelle, für welche die Vertikalkraft bestimmt werden soll, selbst gebildet.

So z. B. würde für die Stelle im Abstände  $x = 0,75 l$  links von der Mitte bei dem in Fig. 25 dargestellten Be-



lastungszustande die Vertikalkraft  $V_m$  ihr Maximum erreichen. Für diesen Belastungszustand erhält man nach Gleichung 37 den Werth  $n = 0,3688$  und nach Gleichung 43 den Werth:  $V_m = D - n m x = 1250,8$  Kil. Wenn man auf gleiche Weise für die übrigen Punkte die Werthe von  $V_m$  berechnet und das Gesetz, nach welchem  $V_m$  mit  $x$  sich ändert, graphisch darstellt, so erhält man eine Kurve von der in Fig. 26 dar-



gestellten Form. Diese Kurve zeigt, dass es für die von der mobilen Last hervorgebrachten vertikalen Abscherungskräfte  $V_m$  auf jeder Brückenhälfte 2 Maxima und 1 Minimum giebt. Das grössere Maximum beträgt 2031,6 Kil. und fällt auf den Endpunkt; das kleinere Maximum beträgt 1500 Kil. und fällt in die Mitte; das Minimum beträgt 1103,9 Kil. und fällt in den Abstand  $\frac{1}{2} l$  von der Mitte.

(Fortsetzung folgt.)

#### Mittheilungen aus Vereinen.

Bayrischer Architekten- und Ingenieur-Verein. Am 15., 16. und 17. August d. J. tagte zu München die erste Generalversammlung des Bayrischen Architekten- und Ingenieur-

#### Karl von Diebitsch.

(Schluss.)

Für moderne Wohnräume hat v. Diebitsch mannigfache, äusserst reizvolle und zierliche Anlagen geschaffen, sowohl was die Disposition des Raumes, wie seine Dekoration und gesammte Ausstattung anlangt. Er begann damit, bald nach seiner Zurückkunft einige Zimmer in seiner Wohnung zu dekorieren und hat später an verschiedenen Orten Derartiges ausgeführt, so ein Zimmer im Hause des Herrn Reichenheim in Berlin, ein Badezimmer in der Villa des Prinzen Albrecht bei Dresden und anderes Vereinzelt mehr. Als zusammenhängend durchgeführte Anlage erscheint indessen nur sein eigenes Wohnhaus, welches er sich hierselbst in den Jahren 1855 und 56 am Hafenplatz errichtete. Der äusseren Erscheinung, obwohl sie sich durch einen Erker und eine Kuppel auf der Ecke und durch verschiedene Muster in bunten Ziegeln auszeichnet, fehlt freilich noch manches, wie die Zinnenbekrönung und die Umrahmung des Erkers, zur völligen Wirkung. Dagegen ist das Innere, und namentlich die eigene Wohnung des Besitzers vollständig seinen Intentionen gemäss durchgeführt.

Eine Reihe von Zimmern, die allen Ansprüchen einer modernen Wohnung völlig Rechnung trägt und auch als Miethswohnung gebraucht wird, hat durch die arabische Dekoration einen Charakter des Glanzes, des Reichtums und vor Allem einer mit künstlerischem Raffinement durchgebildeten Wohnlichkeit erhalten, welche gegen die sonst in diesem Falle zur Anwendung kommende Schablone angenehm absticht und wohl die Vorliebe ihres Schöpfers zu rechlertigen im Stände ist, zumal deren Charakter durchaus nichts an sich trägt von jener Verbissenheit, mit der zuweilen derartige stilistische Versuche durchgeführt sind, welche die Bewohner um der Stilmässigkeit willen zu Unbequemlichkeiten, ja zu Entbehrungen verurtheilen.

Allerdings beruht die Möglichkeit der Anwendung einer solchen Dekoration in einer ausgedehnten Verwendung des Stucks und ähnlicher Hilfsmaterialien. Das zierliche schematische Ornament, welches über Decken und Wände ausgegossen ist, die komplizierten Stalaktiten-Gewölbe sind nur auf diese Weise mit Leichtigkeit herzustellen, wie dies ja auch bei der Alhambra zumeist schon der Fall ist. v. Diebitsch, der auch die technische Seite der Ausführung stets selbst leitete und zum Theil selbst besorgte, goss jene zur Bekleidung der Wände und Decken verwendeten Gypsplatten in festen Zinkformen

Vereins. Der zahlreiche Besuch derselben von Seiten der bekanntlich zu einzelnen Kreisgesellschaften vereinigten Mitglieder gab ein erfreuliches Zeichen davon, welch' reger Geist gemeinschaftlichen Strebens die Bautechniker Bayerns beseelt und wie zeitgemäss und vielversprechend daher die Gründung eines innigen Verbandes unter ihnen gewesen ist. Ueber 300 derselben aus allen Theilen des Landes waren erschienen, und voraussichtlich wäre die Betheiligung sogar noch grösser gewesen, wenn nicht die in dieser Beziehung ganz besonders schwerfälligen bayrischen Bahn-Verwaltungen eine Ermässigung der Fahrpreise für die Besucher der Versammlung abgeschlagen hätten.

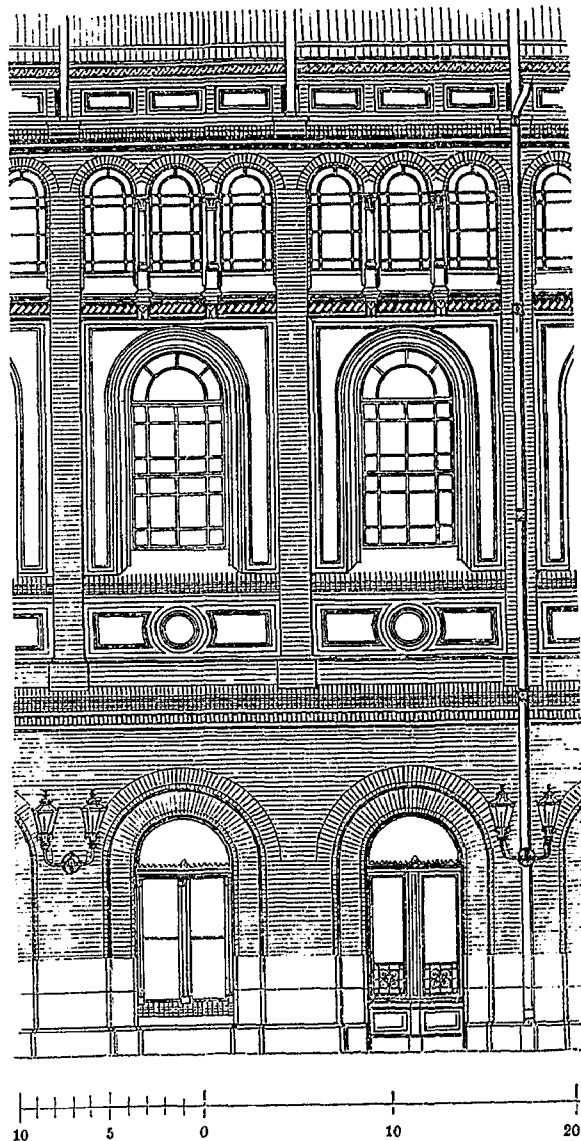
Der Abend des 15. August war einer gesellschaftlichen Vereinigung der Theilnehmer und einer Begrüssung der Gäste von Seiten der Münchener Fachgenossen gewidmet. Er bot ein heiteres Bild zwangloser Fröhlichkeit und war namentlich reich an Erkennungs-Szenen alter Freunde und Studiengenossen, die in den strengen Formen eines bürokratischen Dienstes an die Scholle gefesselt, sich zum Theil seit 20 und mehr Jahren nicht gesehen hatten — reich auch an neuen, schnell vermittelten Bekanntschaften.

Die eigentlichen Verhandlungen fanden am Vormittage des 16. August in einem der zu diesem Zwecke trefflich geeigneten Hörsäle des neuen Polytechnikums Statt und wurden von dem Direktor dieses Instituts, Herrn Professor Dr. Bauernfeind, der zugleich Vorsitzender des Vereins ist, geleitet. Nachdem zunächst eine Pflicht der Dankbarkeit gegen einen Gönner und Förderer des Vereins, den Handelsminister Hrn. von Schlör erfüllt worden war, indem derselbe einstimmig zum Ehrenmitgliede erwählt wurde, trugen die Herren Professor und Baurath Neureuther und Baurath Hügel über die von der architektonischen Abtheilung der vorjährigen

Hamburger Versammlung Deutscher Architekten und Ingenieure gefassten Beschlüsse in Betreff des Verfahrens bei öffentlichen Konkurrenzen und einer Norm für das architektonische Honorar vor und beantragten, dass der Verein sich jenen Beschlüssen ausdrücklich anschliesse und hierdurch sowohl

seinen Zusammenhang mit den übrigen deutschen Fachgenossen erklären, wie dazu beitragen solle, jenen Festsetzungen noch grösseres Gewicht und allgemeinere Anerkennung zu verschaffen. Beide Anträge wurden ohne Diskussion einstimmig genehmigt, ebenso ein Antrag des Herrn Baubeamten Spatz, dass der Verein eine Kommission einsetzen möge, welche den Entwurf einer Norm für das Honorar von Ingenieuren aufstellen solle. Mit der Bestimmung, dass für künftige Generalversammlungen ein Beitrag aus der Vereinskasse entnommen werden solle (denselben auf die Theilnehmer der Versammlung zu vertheilen wurde abgelehnt), sowie mit der Wahl Nürnbergs als Versammlungsort für die nächste 1871 abzuhaltende Generalversammlung schlossen die eigentlichen Verhandlungen des Vereins.

Es folgte hierauf zunächst ein Vortrag des Herrn Baubeamten Grebenau aus Gernersheim, (auf's Vortheilhafteste bekannt als Bearbeiter des Humphreys-Abbot'schen Werkes) über die hydrotechnischen Verhältnisse des Rheins. Der inhaltsreiche, lebendig dargelegte Vortrag, der nicht verfehlen wird die Aufmerksamkeit und Beachtung aller Hydrotekten hervorzurufen, wurde unterstützt durch die Ausstellung einer sehr grossen Anzahl von Plänen, graphischen Darstellungen, Modellen und Proben, litt aber leider dadurch, dass die zur Disposition gestellte Zeit so kurz war, dass der Vortragende nicht im Stande war, seinen Stoff gleichmässig zu gliedern und auch nur annähernd zu erschöpfen. Indem wir daher



Ansicht der Innen-Architektur der Empfangshalle des Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofes.

meist in sehr ansehnlichen Dimensionen und wusste ihnen durch Holzrahmen eine erhebliche Steifigkeit zu verleihen. Zinkguss, feinerer Eisenguss, Holz theils geschnitzt, theils in eingelegter Arbeit, vervollständigten das Gerüst, welches indessen erst durch die farbige Bemalung seinen Haupt-Charakter gewann. Die Bemalung, die Farbe, blieben ihm das erste und hauptsächlichste dekorative Wirkungsmittel und er plaidirte stets für dessen Anwendung auch im Aeusseren unserer, ja zumeist so höchst monotonen und einfarbigen Gebäude. Grundlage der Bemalung bildete natürlich die vorhandene plastische Zeichnung des Ornamentes, doch verwendete er sehr im Gegensatz zu der sonstigen Uebung der Berliner Schule die Farben fast immer tief und ungebrochen, indem er darauf hinwies, dass bei der Bemalung eines klein gezeichneten Musters, wie die arabischen es sind, in verschiedenen scharf kontrastirenden Farbtönen, die Gesamtwirkung dennoch in einer mehr oder weniger gebrochenen Farbe erscheint und die Einzeltöne ihre grelle Wirkung verlieren, ohne dass doch das Ganze monoton erscheint. Durch einfache Kombination jener Mittel von plastischer Zeichnung und Farbe wusste er eine grosse Mannigfaltigkeit in der Erscheinung zu erzielen, indem einmal die Zeichnung eines Musters bei verschiedener Bemalung als eine ganz verschiedene sich darstellt, andererseits dieselben Farben nach verschiedener

Zeichnung zusammengestellt, einen ganz anderen Gesamteindruck ergeben.

Doch, wie schon erwähnt, nicht dem Raum allein und der stabilen Ausschmückung desselben, auch allem sonstigen Zubehör desselben — den Möbeln, den Stoffen für Vorhänge und Teppiche, den Lampen und Kronleuchtern, kurz dem ganzen Gebiete der mit dem Bauwesen zusammenhängenden gewerblichen Industrie, war seine Thätigkeit zugewendet. Stets festhaltend an dem arabischen Grundmotiv wusste er diese Aufgaben doch mit sinnigem Eingehen auf die Natur des Materials und die daraus erwachsende Form zu behandeln und die mannigfachsten Verfahrungsweisen, Metalleinlagen, bunte Gläser, Emailen, für seine Zwecke zu benutzen. Ueberall war er aber hier nicht bloß Nachahmer des schon Vorhandenen, sondern er wusste direkt Neues im Sinne jener Stilfassung zu schaffen. Die Verwendung der arabischen Weise des schematisch gebildeten Musters erschien in diesem Falle, wo sie aus der Art der Entstehung des Gegenstandes, wie bei Geweben und eingelegten Arbeiten von selbst sich entwickelt, als eine vorzüglich glückliche, und die Erhaltung der nach dieser Richtung noch vorhandenen Gegenstände an einer passenden Stelle wäre im Interesse dieses Kunstzweiges sehr zu wünschen.

Auf den Welt-Ausstellungen zu Paris und London



einer Veröffentlichung desselben in der Vereinszeitschrift, die von Herrn Grebenau jedenfalls noch einer besonderen Bearbeitung unterzogen werden wird, nicht vorgreifen wollen, begnügen wir uns in Kürze über den wichtigsten und interessantesten Theil desselben, das von dem Vortragenden aufgefunden Gesetz des Thalweges und der Kiesbänke in einem regulirten Strome, zu berichten.

Hr. Grebenau erklärt es für einen Mangel aller bisherigen hydrotechnischen Untersuchungen, dass in ihnen der Kiesgehalt der Flüsse, die eigentlich als ein Gemenge von Wasser und Kies aufgefasst werden müssen, viel zu wenig berücksichtigt worden sei. Der Kies wird eingeführt durch die Seitenbäche, kommt jedoch nicht bis an das andere Flussufer, sondern wird unterhalb der Mündung des Baches zu einer Kiesbank abgelagert, deren Gestalt eine durchaus regelmässige, in allen 3 Projektionen verwandte ist, vom einen Ende aus sanft ansteigend, am andern Ende steil abfallend. Hinter jeder solchen Kiesbank ist todes Wasser, das bei hohem Wasserstande in vertikale Bewegung kommt und dadurch das Vorhandensein einer Bank auf der Oberfläche des Wassers mit Sicherheit erkennen lässt. Der Kies eines Flussbettes ist in beständiger Bewegung und bewegt sich mit dem Wasser in parallelen Bahnen stromabwärts, indem je nach dem Wasserstande und der Geschwindigkeit des Flusses grössere oder kleinere Kiesel fortgerollt werden. Schwere Körper, die auf den Grund des Flussbettes gelangen und vom Wasser nicht bewegt werden können, werden dort eingegraben, indem die durch den Stau erzeugte stärkere Strömung den Kies neben ihnen aufwühlt und sie so allmählig versinken macht.

Dass bei der fortwährenden Bewegung des Kiesel auch die Kiesbänke ihre Form verändern und fortrücken müssen, liegt nahe und ist eine allen mit Flüssen besonders vertrauten Persönlichkeiten, Schiffern, Brückenwärttern etc. bekannte Thatsache. Hr. Grebenau ist bemüht gewesen über die Art dieses Vorrückens bestimmte Aufschlüsse zu erlangen und hat daher für eine bestimmte 5000 Meter lange Strecke des Rheines unterhalb der Maxauer Brücke nicht nur alle früheren, leider nur bis 1831 reichenden Untersuchungen und Messungen zusammengetragen und verglichen, sondern dieselben auch seit einer längeren Reihe von Jahren mit besonderer Sorgfalt fortgesetzt. Das überraschende Resultat derselben hat der Vortragende in einer grossen Karte, in der die verschiedenen Wassertiefen und Kiesablagerungen mit Farben zur anschaulichen Darstellung gebracht sind, zusammengetragen. Dasselbe ergibt, dass die Kiesbänke in annähernd ganz gleicher Form und gleichen Entfernungen abwechselnd bald am rechten, bald am linken Ufer des Flusses so abgelagert sind, dass der Thalweg als regelmässige Serpentine sich darstellt. Jede Kiesbank bewegt sich an demselben Flussufer fort, so dass nach einer bestimmten Zeit an dem rechten Ufer eine Kiesbank sich zeigen muss, wo sie vordem auf dem linken sich befand. Auf der fraglichen Strecke des Rheins beträgt die regelmässige Entfernung der Kiesbänke von einander etwa 2016 m. und ist durch die seit 1831 gemachten Beobachtungen festgestellt worden, dass eine Zeit von etwa  $7\frac{1}{2}$  Jahren dazu gehört, um eine solche Bank, deren Inhalt etwa 1000000 cm. beträgt und sich zu dem Wassergehalte der betreffenden Stromstrecke wie

$\frac{1}{11}$  verhält, diesen Weg zurücklegen zu lassen. Das durchschnittliche Fortschreiten pro Jahr beträgt etwa 278 m.

Untersuchungen an anderen Stellen des Rheines fehlen oder sind von dem Vortragenden erst eingeleitet, so dass — obgleich die Thatsache, dass der Thalweg eine Serpentine ist, auch anderweit beobachtet wurde — doch über das Mass des Fortschreitens der Kiesbänke vorläufig kein anderes Urtheil gefällt werden kann, als dass dasselbe stromaufwärts schneller, stromabwärts langsamer erfolgen dürfte. Legt man dieselbe Geschwindigkeit zu Grunde, so ergibt eine Berechnung des Zeitraums, in dem eine Kiesbank von Basel bis in die Pfalz gelangt, die Zahl von 663 Jahren. Sollte dieselbe auch erheblich kürzer sein, so folgt doch daraus mit Sicherheit, dass die beliebte Hoffnung, dass ein Fluss nach seiner Regulirung sich alsbald von Geröll „reinigen“ werde, eine illusorische oder doch mindestens in weitem Felde stehende ist.

Doch nicht allein diese Erkenntniss ist eine Frucht der Auffindung des Gesetzes der Kiesbänke, von dem der Vortragende annimmt, dass es wahrscheinlich für alle regulirten Flüsse Gültigkeit habe: aus der Kenntniss derselben ergeben sich auch sehr bedeutende Vortheile für die Praxis der Schiffahrt und des Wasserbaues, die Hr. Grebenau auf Grund seiner Beobachtungen bereits auf seiner Strecke ausgenutzt hat. Die Schiffahrt ist im Stande bei kleinem Wasserstande die Linie des Thalweges genau einzuhalten — (auf dem Rücken, der 2 Bänke verbindet, ergeben sich bei kleinem Wasser so geringe Tiefen, dass ein Mann, der das Gesetz kannte, im Jahre 1858 bei Maxau den Rhein durchwatzen konnte, trotzdem die Wassertiefe an den Ufern bis zu 7 m. betrug), — der Hydrotekt, der hiernach die Lage jeder Kiesbank mit annähernder Sicherheit auf Jahre voraus bestimmen kann, ist im Stande, seine Werke bequemer, besser, und wesentlich billiger herzustellen, wenn er sie nicht wie früher in's tiefste Wasser, sondern mit Benutzung der Bank auf dieselbe baut. Es ist alsdann nur nöthig, sie bis zur grössten bekannten Wassertiefe hinabzuführen und bei dem allmählichen Vorrücken der Kiesbank nach Bedürfniss zu befestigen. Hierdurch erledigt sich auch die Frage, ob von einem Strome von Unten nach Oben oder umgekehrt zu bauen sei und lässt sich dahin beantworten, dass dies stets an rechter Stelle geschehen solle.

Hr. Grebenau empfiehlt es allen seinen speziellen Fachgenossen aufs Wärmste, innerhalb ihres Wirkungskreises gleiche Beobachtungen anzustellen, um so vielleicht zu einer allgemeineren Kenntniss des betreffenden Gesetzes zu gelangen. Zum Schluss erläuterte derselbe noch an einem sinnreich konstruirten Modelle, dessen Beschreibung in Worten sich nicht wohl geben lässt, das Gesetz der Bewegung des Wassers. Wenn nicht früher, so dürfen wir hoffen, dass Hr. Grebenau auf der nächsten Versammlung deutscher Architekten und Ingenieure zu Karlsruhe Gelegenheit findet, seine Untersuchungen einem grösseren Kreise von Berufsgenossen in umfassender Weise darzulegen.

Ueber die auf diesen Vortrag folgende Vorlesung des Herrn Stadtbaurath Friedreich aus Fürth über kommerzielle Bauten des Alterthums vermögen wir Nichts zu berichten,

hat v. Diebitsch verschiedene Erzeugnisse seiner Thätigkeit gerade nach dieser Richtung hin ausgestellt, so in London eine grosse Fontäne mit Blumenvasen, und in Paris einen Pavillon in dem Garten der preussischen Abtheilung, der in Dekoration, Bemalung und innerer Ausstattung völlig durchgeführt, sich als eine treffliche künstlerische Leistung darstellte, zumal den vielfach höchst rohen Gestaltungen gegenüber, die der echte Orient mit Hülfe der Franzosen dort zur Schau gebracht hatte.

Die meisten seiner Werke entstanden unmittelbar unter seinen Augen, indem er in dem eigenen Hause sich Werkstätten eingerichtet hatte, in denen er Maler, Gypsgiesser und Tischler beschäftigte und wo er selbst unablässig thätig war, stets irgend eine Arbeit unter Händen, selbst wenn keine unmittelbare Veranlassung zu einer solchen vorlag. Dabei produzierte er stets aus sich selbst heraus, fast immer für die unmittelbare Ausführung, und gebrauchte dabei der äusseren Hilfsmittel so wenig, dass in seinem Nachlasse sich kaum ein technisches Werk vorfindet, selbst solche nicht, die sein eigentliches Kunstgebiet betreffen. Trotz der zahlreich vorhandenen Modelle, die sich bereits bei ihm im Laufe der Jahre angesammelt hatten, benutzte er doch nur selten ein solches für eine andere Aufgabe, sondern zog es lieber vor mit einer seltenen Frische und Leichtigkeit Neues zu schaffen.

Ausgeführte Zeichnungen sind von den meisten seiner Werke nicht vorhanden, und er wies Aufforderungen, seine Erfindungen zu sammeln oder herauszugeben, mit den Worten von sich, dass ihm hierzu noch Zeit genug übrig bleibe, wenn er praktisch nichts mehr zu leisten im Stande sei.

Dass er trotz seiner späterhin ziemlich ausgedehnten Thätigkeit grosse materielle Vortheile geerntet, lässt sich kaum sagen. Er war viel zu sehr Künstler um unter allen Umständen genau und richtig zu rechnen, und viel zu sehr von seiner Idee erfüllt um nicht jeden Augenblick das eben Erworbene wieder zu neuen, weitaussehenden Unternehmungen zu verwenden.

Auf der Londoner Ausstellung des Jahres 1861 wurde v. Diebitsch dem Vizekönig von Aegypten bekannt, der sich für seine Arbeiten interessirte und ihm durch mehrfache Aufträge die Veranlassung gab, theilweise nach Kairo übersiedeln und dort einen ausgedehnten künstlerischen Wirkungskreis zu begründen, als ihm dies im Vaterlande bisher gelungen war. Seine erste Arbeit dasselbst war ein Grabmonument für einen Verwandten des Vizekönigs, Said Pascha, ein Kuppelbau in feinem Guss-eisen ausgeführt, dem folgten der Bau einer grösseren Villa für den Banquier Oppenheim und ein Palast für den vornehmsten Minister Nubar Pascha, sowie eine grosse

da sie uns weder in technischer, noch in künstlerischer oder wissenschaftlicher Beziehung ein Interesse abgewonnen hat.

Der Abend des 16. August war einem fröhlichen Feste im Zacherlkeller, den Räumen, wo der Münchener Salvator-Jubel sich sonst entfaltet, gewidmet. Das Lokal prangte im schönsten Schmucke. Gung'lsche Musik, ein grosser Kreis von Fachgenossen, unter denen die Damenwelt nicht fehlte, ein vortrefflicher Stoff, begeisterte Reden und Toaste und die allgemeinste Heiterkeit vereinten sich, um das Fest für Jeden zu einer angenehmen Gegenwart und einer lieben Erinnerung zu gestalten.

Der 17. August bot am Vormittage Spezial-Verhandlungen der vereinigten Vorstandschaft, in denen innere Vereins- und Verwaltungsangelegenheiten berathen und beschlossen wurden. Am Nachmittage besuchte ein Theil der Mitglieder die Kunstausstellung, während der andere die Baustelle der neuen Isar-Brücke (für die Braunauer Bahn) in Augenschein nahm. Hier wurden mit einer kleinen, in der Krauss'schen Maschinenfabrik gebauten Lokomotive, die speziell zum Erdtransporte bestimmt ist, interessante Versuche angestellt. Auf einer Rampe von  $\frac{1}{12}$  Steigung bewegte sich dieselbe mit 20—24' Geschwindigkeit, mit einem Train von 7—10 Rollwägen à 13 Ztr., während die Maschine selbst 72 Ztr. Totalgewicht und 10 Atmosphären Dampfspannung hat.

Am Abend vereinigte eine Abschiedsversammlung die Festgenossen noch einmal. — F. —

**Architekten-Verein zu Berlin.** Als Ausgangspunkt für die Exkursion am Sonnabend, den 28. August war eine Grabkapelle bestimmt, welche nach dem Entwurfe des Herrn Professor Lucae für eine Familie Wegner auf dem Petri-Kirchhofe vor dem Landsberger Thore errichtet worden ist. Das Versehen, dass von den vielen hier neben einander liegenden Kirchhöfen der Georgenkirchhof als die Stelle des Denkmals bezeichnet worden war, gab Veranlassung zu vielfachen Irrfahrten einzelner Mitglieder, welche sich erst später auf der Brauerei des Herrn Knoblauch wieder in grösserer Zahl zusammenfanden.

Das erwähnte Denkmal stellt sich als ein quadratischer Bau von etwa 25' Seite dar, welcher mit vier Giebeln gekrönt ist, aus denen sich eine flache Kuppel erhebt. Durch das Oberlicht der letzteren wird die innere Kapelle erhellt. Vor der Eingangstür befindet sich ein von zwei korinthischen Säulen unterstütztes Prothyron, an der Rückseite ist eine Abside ausgebaut. Das Monument ist mit einem nicht gewöhnlichen Luxus ausgestattet und in seinen Formen ersichtlich mit seltener Sorgfalt und Liebe durchgeführt. Sockel und Gesimse, sowie der Vorbau sind aus Seeburger Sandstein, der eigentliche Körper des Baues dagegen aus Ziegeln von hellgelber Farbe mit der grössten Sauberkeit hergestellt. Ein Bandstreifen von Rosetten auf braunem Grunde umrahmt die Wandfläche, in welche Reliefs aus Webersandstein — ebenso wie der Engel über dem Eingange vom Bildhauer Luersen angefertigt — eingelassen sind. Die Thürfasche ist aus polirtem Syenit. Die gesammten griechischen Kunstformen des Baues sind von ausserordentlicher Feinheit und Eleganz, die in manchen Theilen, so in der Bekrönung des Ganzen, wo die Giebel mit ver-

goldeten Palmetten verziert sind und auf den Ecken sich ebenfalls vergoldete Dreifüsse erheben, fast in den Charakter des Koketten übergeht. Etwas zu absichtlich erscheint wohl auch die Verjüngung des ganzen Bauwerks nach oben und es liesse sich streiten, ob das Ziegelmateriale der Hauptmasse nicht besser und zur einheitlichen Wirkung passender ebenfalls durch Sandstein ersetzt worden wäre. Die Kuppel, aus Kupfer und fast ohne Ausbildung, passt nicht recht zum Charakter des übrigen. Bei aller unbestreitbaren Schönheit möchte man schliesslich dem Bau eher eine andere Bestimmung vindiziren, als die einer Grabkapelle. Leider liegt derselbe gegenwärtig für die Gesamtansicht sehr ungünstig in einer Ecke der Kirchhofsgrenze und präsentirt sich eigentlich nur von der Rückseite her, wo er sich über einer etwas ansteigenden Wiese mit einer kleinen Futtermauer erhebt. —

Die Brauerei des Herrn Knoblauch, welche demnächst in allen Einrichtungen besichtigt wurde, ist von den Baumeistern Knoblauch & Hollin in Verbindung mit dem Braumeister Lüdike und dem für dies spezielle Gebiet thätigen Maschinenfabrikanten Münnich in Chemnitz ausgeführt. Der Bau ist mit grosser Schnelligkeit betrieben worden, so dass schon am 1. Juli d. J., 9 Monat nach Beginn der Ausführung, ein trinkbares Bier geliefert werden konnte. Ein Hauptgebäude in 7 Geschossen enthält in den drei unteren überwölbten Etagen die Malztennen. Die Rückwand des Gebäudes dient hier als Futtermauer gegen das etwas ansteigende Terrain, auf dem die übrigen Baulichkeiten liegen. Das vierte Geschoss, mit diesen in einer Ebene, enthält die Kästen für das Weichen der Gerste, darüber liegen in drei Geschossen Böden zum Lagern der Gerste und des Malzes, sowie für den Mühlenbetrieb. Das Darren des Malzes geschieht auf einer selbstthätigen mechanischen Darre, bei welcher das Malz über sieben Roste allmählig herabfällt. Neben dem Hauptgebäude liegen das Sud- und Kesselhaus, etwas entfernter davon die Kühlbottiche und darunter die Keller, die hier mit besonderer Sorgfalt so ausgeführt sind, dass der Braubetrieb das ganze Jahr hindurch ohne Unterbrechung fortgesetzt werden kann. Der Keller besteht aus 2 Geschossen, zusammen 45' tief, und ist der Breite nach in drei parallel neben einander laufende Tonnengewölbe von 19' Spannweite zerlegt. An den Enden des Kellers befinden sich Eisschachte, die in der ganzen Tiefe desselben durchgehen; ebenso sind im oberen Geschoss die beiden äusseren Tonnengewölbe noch zur Aufbewahrung des Eises bestimmt. Es können hier 100,000 Kbkfss. Eis untergebracht werden, die bei sorgfältiger Ventilation die Temperatur des Kellers stets auf 40° Celsius erhalten. Der Betrieb der Brauerei ist für jetzt auf 30,000 Tonnen pro Jahr festgesetzt. Der vordere Theil des Terrains ist zu einem grossen Biergarten, mit Hallen umgeben, eingerichtet und der Konsum bereits ein sehr beträchtlicher, trotzdem Berlin schon gegen zwölf Brauereien ähnlichen und zum Theil noch bedeutenderen Umfanges besitzt. — 8 —

### Vermischtes.

**Ueber Strassenpflaster.** Für Berlin beginnt in den Hauptstrassen eine radikale Neugestaltung des Pflasters, da

Zahl Aufträge theils zur Ausschmückung oder Möblirung einzelner Säle in bereits errichteten Gebäuden oder zur Ausführung kleinerer Bauten, Kioske, Gallerien und Fontainen in den Gärten der vizeköniglichen Residenzen, namentlich zu Ghizeh, Gezireh und Salembek, ungerechnet die Zahl der nicht zur Ausführung gelangten Projekte, wie jener zu einem grossen öffentlichen Bade, einem Theater und anderen mehr. Diese Thätigkeit war eine bedeutende und ausgedehnte und v. Diebitsch beschäftigte in seinem Hause zu Kairo eine ganze Kolonie deutscher Handwerker, eifrig bestrebt, seinen Landsleuten auch auf diesem bisher fast ausschliesslich von Franzosen und Italienern ausgebeuteten Terrain eine Stellung zu verschaffen und in Konkurrenz namentlich mit den ersteren zu treten. So beschäftigte er ausnahmslos deutsche Fabriken, zahlreiche Eisen-gussarbeiten sind z. B. aus Lauchhammer und Ilseburg nach dem Orient gegangen, und dies patriotische Vorkämpfen in einem fremden Lande ist gewiss nicht das letzte, was wir an dem Verstorbenen anerkennen müssen.

Leicht und durchweg erfreulich — dies dürfen wir uns nicht verhehlen — war zudem die Arbeit auch hier nicht, mit soviel Hingebung sich auch v. Diebitsch ihr widmete; denn obgleich Aegypten neuerdings von europäischer Kultur scheinbar viel akzeptirt hat, so ist es trotzdem seinem Grundcharakter und vor allem seiner inneren Verwaltung

nach noch immer echter Orient geblieben. Die Baulust des Vizekönigs, so rege sie war, wollte doch stets vor Allem auf's schnellste befriedigt sein, ein Bau durfte höchstens vier oder fünf Monate dauern, und als für die Ausführung des grossen Theaterentwurfes ebensoviel Jahre verlangt wurden, liess man die Angelegenheit sofort fallen. Andererseits wurden die vollendeten Bauten oft bald wieder vernachlässigt und namentlich mit den Pallästen ein eigenthümlicher Handel getrieben, indem bald dieser bald jener, der gerade in Gunst stand, einen solchen sich vom Vizekönig schenken liess um ihn nachher vorthellhaft zu verkaufen, oder auch umgekehrt ihn baute, damit der Vizekönig ihn ankaufe. Die Beschaffung der Gelder, die endliche Bezahlung war fast stets mit Weitläufigkeiten verknüpft und manches Projekt scheiterte an der kurzen und bündigen Weigerung des Finanzpaschas, zu bezahlen. Dabei hatte man stets allerlei Mittelpersonen, oft die aller wunderbarsten Existenzen zu benutzen, und Gunst und Ungunst wechselten, wie Sonne und Wind. Jener Pavillon der Pariser Ausstellung, bei welchem v. Diebitsch vornehmlich auf den Vizekönig als Käufer gerechnet hatte, gereichte ihm anfänglich sehr zum Nachtheile, da der hohe Herr sich gekränkt fühlte, dass derselbe in der preussischen Abtheilung und nicht in der seines Landes ausgestellt war, doch beauftragte er später v. Diebitsch wiederum mit der

in Folge des bedeutend gestiegenen Verkehrs in denselben und durch die vielen schnellfahrenden schweren Omnibus-Wagen das Pflaster ziemlich zerrüttet ist.

Diese Neupflasterung hat ihren Anfang in der Leipziger Strasse, zwischen der Wilhelms- und Mauerstrasse genommen, und werden jetzt nur noch die härtesten Porphyre von Dom-Reichenbach verwendet, weil die bisher angewendeten Pflastersteine nicht mehr genügen.

Die Herstellung des Pflasters kann nur vortheilhaft geschehen, wenn das ganze Profil der Strasse mit einem Male in Angriff genommen und somit die Strasse dem Verkehr völlig versperrt wird. Die Fugen zwischen den Steinen müssen möglichst dichtschiessend hergestellt werden, damit eine Zertrümmerung der Kanten erschwert wird; es folgt daraus aber eine beträchtliche Glätte der Fahrbahn. Der gewünschte Erfolg, dass das neue Pflaster den Anforderungen genügen werde, bleibt daher immerhin noch zweifelhaft, da sehr wahrscheinlich ist, dass der Verkehr sich noch mehr steigert, und werden dann die Erfahrungen, welche man in Paris bereits gemacht hat, auch hier wieder zu machen sein. Es hat sich in Paris herausgestellt, dass nur die gewalzte Asphaltstrasse zweckentsprechend, am billigsten und dauerhaftesten ist etc. Die Abhandlung „Strassenpflaster in Paris aus Asphalt“ in der Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins für Hannover, Band XI. S. 113, worin es heisst: „Die Vorzüge dieses Pflasters sind folgende: es bildet sich weder Staub noch Schmutz, es ist völlig ohne Geräusch, es bedarf geringer Zugkraft, die Unterhaltungskosten der Fahrzeuge werden in beträchtlicher Weise vermindert, die benachbarten Häuser und Baulichkeiten leiden nicht durch Erschütterung, da die Schläge und Stösse der Wagen aufhören.“

Zum Schluss zeigt die Vergleichung der Preise, dass die Asphaltstrasse am billigsten sei.

Es kostet: 1 □ Meter Asphaltstrasse	40 Franken,
1 „ Porphyrpflaster 28—52	„
1 „ Chaussirung 57—67	„

wenn die Unterhaltungskosten mit 5 % kapitalisirt und die Anlagekosten hinzugezogen werden.

Demnach wäre wenigstens ein Versuch mit Asphalt-Pflaster zu empfehlen, dessen Herstellung schneller erfolgt als Pflaster aus Steinen, wodurch auch die Verkehrsstörungen nicht so erheblich sein dürften, als sie jetzt sind.

Sch.

### Konkurrenzen.

Monatsaufgaben für den Architekten-Verein zu Berlin, zum 2. Oktober 1869.

1. Der unter dem neu erbauten Sitzungssaale des Architekten-Vereins befindliche Keller soll zu einer Kneipe des Vereines eingerichtet und zu diesem Zwecke angemessen decorirt werden. Die Abmessungen des Raumes gehen aus der Grundriss-Skizze auf Pag. 2, Jahrg. 1869 uns. Ztg. hervor.

Es soll in einem Grundrisse die Art der Anordnung der Tische und Sitzplätze angegeben werden, wobei sowohl auf die Möglichkeit der Aufstellung zusammenhängender Tafeln, wie auf die Anlage gesonderter Kompartimente für einzelne

Dekoration eines Palastes, welchen er sich zu Ismailiah, der neuen nach ihm benannten Stadt am Suezkanal, errichten liess.

Trotz alledem gefiel sich v. Diebitsch ersichtlich in dieser seltsamen Welt, die ihm doch vor Allem sein Hauptbedürfniss, das einer rege schaffenden Thätigkeit auf dem ihm zur anderen Natur gewordenen Kunstgebiete erfüllte. Wenn wir jene Ausführungen auch nicht aus eigener Anschauung kennen, wenn manches davon wohl nothwendig ephe-merer Natur war, so giebt doch dasjenige, was wir davon im Bilde gesehen, das Zeugniß, dass er auch dort, wo ein Urtheil in Kunstsachen kaum vorhanden und so oft neben dem Besten auch das Schlechteste gleichzeitig seinen Platz findet, stets einer wahrhaft künstlerischen Durchführung nachgestrebt hat. Abwechselnd in Berlin und in Kairo, führte er in den letzten Jahren ein unstetes Wanderleben, welches seine Gattin — er hatte sich im Jahre 1863 verheirathet — getreulich mit ihm theilte. Seine Natur schien keine Befürchtungen zuzulassen. So über-raschte uns schmerzlich die Nachricht seines Todes. Er war nach kurzem Krankenlager den in Kairo grassirenden Pocken erlegen, eben im Begriff nach Europa zurückzu-kehren und getrennt von seiner Familie, welche bereits den Rückweg angetreten hatte. Er wurde unter allge-

Gesellschaftsgruppen Rücksicht zu nehmen ist. Ein Feld des Hauptraumes ist ferner in Wänden und Decke zu zeichnen und in farbiger Dekoration darzustellen.

Maasstab des Gesamtgrundrisses  $\frac{1}{100}$ , der Dekorationen  $\frac{1}{2}$  der natürlichen Grösse.

II. Auf einem grösseren Bahnhofe soll zwischen zwei, 24 Fuss von einander entfernt liegenden Gütergleisen eine überdeckte, 200 Fuss lange Ueberladerampe hergestellt, mit Zentesimal-waage und Waagehäuschen, und an geeigneten Stellen mit Vorrichtungen zum leichten Heben und bequemen Aus- und Einladen von Stückgütern bis 15 Ztr. Gewicht aus öffnen und bedeckten Güterwagen versehen werden. Dachkonstruktion sowie Hebe- und Umlade-Vorrichtungen sind zu detailliren.

### Personal-Nachrichten.

Preussen.

Der Ober-Bau-Inspektor Sasse zu Merseburg ist zum Re-gierungs- und Bau-Rath bei der dortigen Regierung ernannt, — dem Eisenbahn-Bau-Inspektor Roemer bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Berlin der Charakter als Bau-Rath ver-liehen.

Der Landbaumeister Anton Gross zu Biedenkopf ist nach Magdeburg versetzt und ihm die Hülfсарbeiterstelle bei der dortigen Regierung definitiv verliehen worden, — der Bauleute und Melio-rations-Bautechniker Friedr. Wih. Schmidt zu Kassel ist zum Wasserbaumeister ernannt und sind demselben die Funktionen eines Meliorations-Bau-Inspektors der Provinz Hessen-Nassau übertragen.

Der Landbaumeister Herrmann zu Wolfshagen, (Reg.-Bez. Kassel), tritt mit dem 1. September in den Ruhestand.

Der Baumeister Meinhoff in Bergen auf Rügen ist am 28. v. M. gestorben.

### Offene Stellen.

1. Ein Baumeister, oder im Zeichnen und Entwerfen tüch-tiger Bauführer findet in Berlin bei Ausarbeitung eines umfang-reichen und interessanten Hochbau-Projekts gegen 2 Thlr. Däten sofort Beschäftigung. Näheres beim Landbaumeister Steuer, Prin-zenstrasse Nro. 70, 2 Tr. Morgens 8—10.

2. Einige Feldmesser und Feldmesser-Gehilfen, geübt im Kopiren und Anlegen von Plänen für Eisenbahn-Vorarbeiten, werden gesucht. Persönliche Meldungen beim Ingenieur Paul Ernst, Berlin, Zimmerstr. 55, Hof 1 Tr. Briefe an denselben Spittelmarkt 3.

3. Für die Beaufsichtigung der Gründungsarbeiten des Schlen-senmeisteretablissemments zu Wendisch-Rietz am Storkower Kanal wird ein zuverlässiger Bauführer oder Baumeister gesucht; Tagelöhner nach Vereinbarung; Dauer der Beschäftigung circa 3 Monate. Meldung sogleich schriftlich beim Wasserbaumeister Natus in Köpenick.

4. Für eine ausserdeutsche Bahn, welche seit längerer Zeit im Bau begriffen ist, werden gegen vortheilhafte Engagements-Bedi-ngungen ein Baumeister, welcher längere Zeit bei Brückenbauten mit eisernem Oberbau thätig gewesen, sowie zwei Bauführer, welche bei Flussregulirungen beschäftigt gewesen sind, gesucht. Nä-heres zu erfragen bei der Expedition dieses Blattes unter Chiffre A. B. 1.

5. Ein Baumeister oder Bauführer findet sofort Be-schäftigung in der Wasserbau-Inspektion zu Frankfurt a/O. Mel-dungen beim Wasserbau-Inspektor Rose daselbst.

meiner Theilnahme auf dem protestantischen Kirchhofe zu Kairo beerdigt.

v. Diebitsch wird auf seinem Gebiete schwerlich einen Nachfolger finden und wir haben auch an dieser Stelle nicht gezögert, es auszusprechen, dass wir die von ihm verfolgten Bestrebungen nicht in jeder Weise zu ver-theidigen vermögen; aber man wird kaum ohne tiefe Be-wegung auf ein Leben zurückblicken können, welches einem rein idealen Ziele in einer so nüchternen Zeit mit soviel Selbstaufopferung gewidmet gewesen ist. Wenn auch v. Diebitsch eine einsame Stellung unter seinen Fachgenossen einnahm, wenn ihm etwas vom Sonderling anklebte und seine Stimmung äusserlich manchmal als eine verbitterte erschien, so wird doch jedem, der ihn in seiner Werkstatt in seinem Elemente thätig gesehen, sicher der ungebeugte frohe Muth und der nicht zu ermüdende künstlerische Enthusiasmus, der die ganze Persönlichkeit belebte, stets in Erinnerung bleiben.\*)

Er ruhe leicht in der ägyptischen Erde.

H. Stier.

\*) Wir machen die Freunde des Verstorbenen darauf aufmerk-sam, dass der Photograph Graff hier, Jerusalem Str. 18, ein sehr gelungenes Portrait desselben verkauft.

Hierzu eine Beilage.



# BEILAGE ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG.

Jahrgang III.

Berlin, den 2. September 1869.

№ 36.

## Submissionen.

1) Montag, den 6. Septbr., Vorm. 10 Uhr: Arbeiten und Lieferungen für den Bau einer massiven Brücke über die Nahe in der Kreuznach-Ebernburger Staatsstrasse, veransch. auf 36,928 Thlr. Bed. beim Kreis-Bauinspektor Conradi in Kreuznach.

2) Montag, den 6. Septbr.: Erd-, Maurer- und Asphaltarbeiten zum Kasernement in Lübeck. Bed. bei der Garnison-Verwaltung daselbst, im Kasernenbau-Büreau, Vorstadt St. Lorenz.

3) Dienstag, den 7. Septbr., Vorm. 10 Uhr: Bau des Armen-, Kranken- und Waisenhauses zu Erkelenz (veransch. auf 17200 Thlr.) Bedingungen auf dem Rathhause zu Erkelenz.

4) Mittwoch, den 8. Septbr.: Lieferung von Steinen und Kalk (442 Sch.-R. Bruchsteine, 8893 Sch.-R. Werksteine, 37 Sch.-R. Pflastersteine, 1569 □' Deckplatten, 16050 Kub. Kalk) für die Ausführung von Brücken und Durchlässen auf der Venlo-Hannover Eisenbahn. Bed. im Bureau des Abth.-Baumeister George zu Diepholz.

5) Donnerstag, den 9. Septbr., Vorm. 11 Uhr: Lieferung von 24000 Scheffel gemahlenen Trass (in 2 Loosen) zum Bau des Tunnels bei Glödingen und Fresenoll oberhalb Arnberg. Bed. im Bureau des Abth.-Baumeister Schmitt in Arnberg.

6) Donnerstag, den 9. Septbr., Nachm. 5 Uhr: Lieferung von bearbeiteten Basaltplastersteinen zur Umlage des Pflasters in den Städten Emmerich und Goch (für 6 Jahre, jährlich 12—24 Sch.-R.). Bed. beim Kreisbaumeister Engelhardt in Cleve.

7) Montag, den 13. Septbr., Vorm. 11 Uhr: Lieferung von 20 Personenwagen 1. und 2. Klasse und 35 Personenwagen 3. Klasse, sowie der zu 50 Personenwagen erforderlichen Achsen, Räder, Trag- und Spiralfedern (in mehrere Loose getheilt) für die Bergisch-Märkische Eisenbahn. Bed. im technischen Bureau der Betriebs-Abtheilung zu Elberfeld.

8) Mittwoch, den 15. Septbr., Mitt. 1 Uhr: Bau eines eisernen Fährprams von 50' Länge und 14' grösster Breite für die Fähr in Wewelsfleth. Bed. im Bureau des Königl. Deich- und Wasserbau-Direktors in Ottersen.

9) Sonnabend den 18. September, Vorm. 10 Uhr: Lieferung von Bahnschwellen (123,480 Stück buchene und eichene Mittel-, Stoss- und Weichenschwellen, 6380 Stück eichene Weichenhölzer) zum Bedarf der Hannoverschen Staats-Eisenbahnen im Jahre 1870. Bed. bei der Königl. Betriebs-Inspektion zu Hannover.

## Architekten-Verein zu Berlin.

Hauptversammlung Sonnabend d. 4. September.

### Tagesordnung:

1. Beurtheilung und Abstimmung über die Monatskonkurrenzen.
2. Aufnahme neuer Mitglieder.
3. Vortrag des Herrn Hanel.

## Notiz!

Diejenigen Herren Kollegen, welche sich noch an dem am Donnerstag, den 9. September Abends im Café Gehre stattfindenden **Ferien-Zweckessen** zu theilnehmen gedenken, werden ersucht ihre Namen rechtzeitig in die dort ausliegende Liste einzutragen. Gäste willkommen.

Zur Beaufsichtigung, resp. Leitung meiner Sandsteinbrüche suche ich auf sofort einen theoretisch und praktisch gebildeten **Steinhauer**, welcher im Zeichnen geübt ist und in der Ausführung grösserer Bauarbeiten Erfahrung hat.

**E. Rothschild**  
Steinbruchs- und Schleifmühlbetrieb.  
Stadtdörfendorf  
Herzogth. Braunschweig.

### Bekanntmachung.

Zur technischen Arbeitshilfe, insbesondere zu Vorarbeiten und Bauausführungen — als Schleusenbauten, Brückenbauten, Erdarbeiten an Kanälen, — sowie zur Ausarbeitung von Meliorationsplänen werden von der Unterzeichneten ein **Baumeister** und ein **Bauführer** gegen einen Diätenbezug von 2 Thlr. resp. 1 1/2 Thlr. und gegen Gewährung der Kosten der Zureise zum sofortigen Antritt für längere Zeit gesucht.

Meldungen unter Anschluss von Zeugnissen über die bisherige technische Thätigkeit, eventuell Angabe der Bedingungen erwartet die Unterzeichnete direkt.

Neuhäus a. d. Oste, den 6. Juni 1869.

**Königliche Wasserbau-Inspektion.**  
A. Valett.

10) Montag, den 20. Septbr., Vorm. 10 Uhr: Ausführung von 16 Zweiwohnungshäusern für die Baugesellschaft J. A. W. Carstern & Genossen in Lichtenfelde bei Berlin. Näheres im Inseratentheile.

11) Donnerstag, den 23. Septbr., Vorm. 10 Uhr: Lieferung von 13,718,170 Pfund gewalzter Bahnschienen für die Königl. Eisenbahn-Direktion zu Hannover. Bed. im Bureau der Ober-Betriebs-Inspektion daselbst.

12) Freitag, den 24. Septbr., Vorm. 11 Uhr: Lieferung von 2,296,000 Pfund Bahnschienen aus Guss- oder Bessemerstahl für die Königl. Eisenbahn-Direktion zu Hannover. Bed. wie ad 11.

13) Sonnabend den 25. September, Vorm. 10 Uhr: Lieferung von Kleiseisenzeug (50,000 Stück Laschen aus Pudelstahl, 100,000 Stück Laschenschraubenbolzen und 400,000 Stück Schienennägeln) für die Königl. Eisenbahn-Direktion zu Hannover. Bed. wie ad 11.

14) Freitag den 1. Oktober: 25 1/2 Mille blaue Bockhorner Klinker (zu liefern bis 1. Mai 1870). Offerten an die Stadtkämmerei in Wismar.

## Brief- und Fragekasten.

Hrn. A. C. in Cainsdorf. — Folgende Werke werden Ihrem Zwecke dienen: Breymann, Eisenkonstruktionen, 1. Aufl. Stuttgart 1854; Guettier, *emploi de la fonte de fer*, Paris 1859; Müller, Brückenbaukunde 4. Bd. Leipzig 1853; Schubert, Konstruktion eiserner Bogenbrücken. Leipzig 1847.

Hrn. L. in Darkehmen. — Ad 1. Für ein Netz von Chausseen im Kreise Wanzleben, Reg. Bez. Magdeburg soll die Staatsprämie ertheilt worden sein ohne dass Hebestellen entworfen und veranschlagt waren. Ob die Chausseen auch ohne Hebestellen ausgeführt worden sind, haben wir nicht ermitteln können. Ad 2. Es gibt keine gesetzliche oder administrative Bestimmung, welche bei Kreis-Chausseen, die mit Staatsprämien gebaut werden, wenn dieselben auch über eine Meile lang sind, Hebestellen verlangt. Dagegen muss der Kreis sich verpflichten, die Chaussee gut zu unterhalten.

Hrn. Fr. N. — Soviel wir wissen, stehen die Pläne für einen Umbau der Wiener Hofburg noch in so weitem Felde, dass von einer Ausgebung von Lieferungen nicht wohl die Rede sein kann. Auch über den Architekten, dem diese Aufgabe anvertraut werden soll, steht vorläufig Definitives noch keineswegs fest und sind die darüber umlaufenden Gerüchte als maassgebend noch nicht zu betrachten.

Beiträge mit Dank erhalten von den Herren W. und B. in Berlin.

Heute früh wurde meine geliebte Frau **Caroline** geb. Trendelenburg von einer gesunden Tochter leicht und glücklich entbunden.

Berlin, den 30. August 1869.

F. Adler.

Als Vermählte empfehlen sich:

**Heinrich Eversheim**, Abtheilungs-Baumeister  
**Marie Eversheim**, geb. Klinkhammer.

Urft, den 26. August 1869.

### Bekanntmachung.

Für die städtische Bau-Verwaltung soll auf längere Zeit und bei sofortigem Eintritt ein **Bauführer** oder **Baumeister** gegen einen Diätensatz von drei Thalern engagirt werden, und ersuchen wir Reflektanten, uns ihre Meldungen unter Beifügung der Zeugnisse einzureichen.

Stettin, den 13. August 1869.

**Der Magistrat.**

### Bekanntmachung.

Die Stelle des zweiten **Stadtbaumeisters**, mit welcher ein jährliches Gehalt von 1200 Thlr. verbunden ist, soll vom 1. Oktober d. J. ab kommissarisch mit sechsmonatlicher Kündigung besetzt werden.

Qualifizierte Bewerber, welche die Staatsprüfung als Baumeister bestanden haben, wollen ihre Meldungen bis zum 20. September cr. unter Beifügung ihrer Zeugnisse bei uns einreichen.

Danzig, den 22. August 1869.

**Der Magistrat.**

### Bekanntmachung.

Ein im Hochbau erfahrener **Bauführer** oder **Baumeister** wird zur Leitung des Neubaus einer Dorfkirche, in der Nähe einer Eisenbahnstation, gegen zu vereinbarende Diäten auf die Dauer von 9 bis 12 Monaten gesucht.

Meldungen sind bei dem Kreisbaumeister König in Bitterfeld anzubringen.

Ein erfahrener **Architekt**, zuletzt mit der Leitung eines öffentlichen Baues betraut, sucht in Berlin eine womöglich dauernde Stellung. Antritt kann sogleich erfolgen. Adressen unter A. M. befördert die Expedition dieser Zeitung.

**Bekanntmachung.**

Ein im Schausseebau erfahrener **Bauführer** wird zum Neubau einer 2½ Meilen langen Kreisschausee, bei welcher auch Brücken- und Hochbauten zur Ausführung gelangen, gesucht. Antritt kann schon im Monat November er. erfolgen. Dauer der Beschäftigung mindestens 2 Jahre, Diäten nach Vereinbarung. Meldungen sind anzubringen bei dem Kreisbaumeister König in Bitterfeld.

**Ingenieure**, welche im Projektiren **städtischer Wasserleitungen** gewandt sind, wollen ihre Adressen gefälligst in der Exped. d. Ztg. unter der Chiffre W. E. abgeben.

Ein **akkuratere Zeichner** (Techniker, der 4 Jahre studirt hat) wünscht noch einige Nebenbeschäftigung im Hochbau, Ingenieur- oder Maschinenfach, würde ev. auch eine Stelle annehmen. Adressen werden unter W. 44 in der Exp. d. Bauztg. erbeten.

**Architekten, Ingenieure und Bildhauer**, welche geneigt sind, Unterricht zu ertheilen, werden gebeten, ihre Adresse nebst Bedingungen etc. an den Unterzeichneten einzureichen. Der Unterricht beginnt den 3. Novbr. d. J.

Baumbach,

Direktor der Baugewerkschule zu Idstein in Nassau.

Ein junger Mann, **Maurer**, im Zeichnen und Veranschlagen geübt, auch im Praktischen tüchtig, wünscht Beschäftigung. Adressen unter D. S. 57 in der Exped. d. Ztg. bis zum 4. d. M. erbeten.

Ein junger **Zimmermann**, der ein Jahr auch bei einem Maurermeister gewesen ist, sucht Stellung. Adressen unter L. Kirchstein, Berlin, Blumen-Strasse 34.

**Submissionen.**

Die Ausführung von 16 Zweiwohnungshäusern nach zwei Systemen, für die Baugesellschaft J. A. W. Carstenn & Genossen in Lichterfelde bei Berlin, soll in Generalentreprise auf dem Wege der öffentlichen Submission an ein oder zwei der Mindestfordernden vergeben werden.

Die Zeichnungen und Bedingungen liegen im Geschäftslokale des Herrn Rittergutsbesitzer Carstenn in Lichterfelde und im Bureau des Unterzeichneten, Altona, Allee 70, vom 6. bis 18. September d. J. zur Einsicht aus.

Versiegelte, portofreie, mit der Aufschrift „Generalentreprise“ versehene Offerten sind bis zum 19. September an obige Adresse in Lichterfelde einzureichen.

Am 20. September Morgens 10 Uhr findet im gedachten Geschäftslokale die Eröffnung der Offerten statt, und steht es dem Submittenten frei, dabei zugegen zu sein. —

Altona, den 30. August 1869.

**Technische Direktion der Baugesellschaft Carstenn & Genossen**  
**Baumeister Johannes Otzen.**

Nach Beendigung der Erdarbeiten im I. Loose der Gotha-Leinefelder Eisenbahn sollen die hierbei benutzten Transport- und Fördergeräte, als Kippkarren, Bockkarren mit eisernen Rädern, Rode- und Büschungshacken, Laufdielen etc.

Montag, den 6. September d. J.

Vormittags 10½ Uhr

bei Bahnhof Gotha an den Meistbietenden versteigert werden. Die Bedingungen sind bis zum Termin in meinem Bureau, grosse Siebler Gasse No. 12, einzusehen, werden auch bei Beginn des Termins bekannt gemacht werden.

Gotha, den 17. August 1869.

Der Strecken-Baumeister  
Hausding.

**Emil Ende**

Berlin, Grosse Friedrichs-Strasse 160.

General-Agent der

Schieferbau-Aktien-Gesellschaft, Nuttlar  
Westphälischen Marmor-Industrie, Allagen  
Sollinger Sandsteinbrüche, Holzminden  
Sohnhofer Marmor-Schiefer-Brüche

empfehlen zu billigsten Preisen:

**Schiefer-Fabrikate** (gehobelt u. geschliffen)  
aller Art: Dachschiefer, Pissors, Retiradezellen, Gesimsplatten, Scheuerleisten, Treppenplatten, Fensterbretter, Badewannen, Tischplatten bis 40" Inhalt etc.

**Marmor-Fabrikate** (geschliffen u. polirt)  
Treppenplatten, Blockstufen, Fensterbretter, Säulen, Kamme, Grabkreuze etc. auch in Carrara.

**Sandstein-Fabrikate** (charriert u. geschliffen)  
in roth Solling und roth u. weiss. Quarz (letzterer fest wie Granit)  
Treppenplatten, Blockstufen, Trottoirplatten, Gesimsstücke, Säulen, Krippen etc.

**Fliesen**, (geschliffen u. polirt)

Marmor in diversen Arten von 8½ — 9 Sgr. an, auch in Carrara.  
Schiefer 6½ — 8 Sgr. Marmor-Schiefer, weiss, gelb, grau (vorwiegend zu Malzböden) 6½ — 7½ Sgr. Quarz, roth und weiss, (fest cherture und Malzböden) 3½ — 7 Sgr. je nach Auswahl und Stärke.  
Geriefte Fliesen (härter als Stahl) f. Pferdeställe, Durchfahrten etc.  
9½ Sgr. Mosaikplatten, (härter als Stahl) in 100 Mustern etc.  
Beläge nach jeder Zeichnung. — Proben in miniature gratis.

**Mein Atelier**

für Entwürfe zu kunstindustriellen Erzeugnissen aller Art befindet sich

**Berlin, Kochstrasse 26, III.**

W. Rhenius.

In eigenem, zweimal prämiirten Fabrikat empfehle **Reisszeuge** und **mathematische Instrumente** von anerkannter **Güte** und **Preiswürdigkeit** zu äusserst billigen aber festen Preisen. Reparaturen schnell und billig. Theilzahlungen bewilligt. Preis-Courante gratis. **E. Hagemann**, Mechaniker und Fabrikant, Berlin, Weinstrasse 13, am Büschingsplatz, früher Dorotheenstr. 16.

**Specialität**

**Central-Luftheizung und Ventilation**

von

**Boyer & Consorten in Ludwigshafen a. Rh.**

unter Garantie

auch vom hygienischen Standpunkte aus.

**Parquet-Fussböden**

in 50 verschiedenen einfachen und reichen Mustern, empfiehlt unter Garantie für Fabrikat und sorgfältigste Legung

**Emil Ende**, Berlin, Friedrichsstr. 160.

General-Agent der Parquet- und Möbel-Fabrik v. Gebr. Bauer. Musterhefte werden zur Ansicht übersandt.

**Eiserne Rolljalousien u. selbstrollende Sicherheitsläden** für Schaufenster und Wohngebäude, etwas Neues in diesem Fach, empfiehlt

**Wilhelm Tillmanns in Remscheid.**



**Zinkgiesserei für Kunst u. Architektur**

Fabrik von Gaskronen

**Schaefer & Hauschner**

Berlin, Friedrichsstr. 225.

**F. M. Stahl**

Ritterstrasse II. BERLIN. Ritterstrasse II.

Generalagent der Sächsischen

**Serpentinsteinwaaren-Fabrik**

zu Waldheim.

**Centrifugal-Pumpen**

— garantirter Nutzeffekt 75 Prozent —  
sowie Kolben-Pumpen jeder Art liefert die

**Maschinenfabrik von MÖLLER & BLUM**  
Berlin, Zimmerstrasse 88.

**Neue rauchunmögliche Luftheizungen**  
**J. H. Reinhardt in Mannheim.**

**Lager schmiedeeiserner Träger**

des Aachener Hütten-Vereins.

**A. Druckenmüller.**

Berlin, Schöneberger Strasse 15.

Ein **Mess-Instrument**, Boussole nebst Kette und alles was dazu gehört, ist sehr billig zu verkaufen Plan-Ufer 24, 1 Tr.

**Grottenbauten!**

Endesunterzeichneter empfiehlt sich den geehrten Herren Architekten zur Uebernahme von Grottenbauten, Dekorationen mit Grottensteinen in Gärten u. dgl., sowie zur Lieferung der gewünschten Grottensteine. — Auch übernimmt derselbe unter Zusage gewissenerhafter Ausführung alle andern in sein Fach einschlagenden Arbeiten.

**Chr. Zeunert**

vorm. Maurer-Polier am Bau des Berliner Aquariums.  
Berlin, Weidinger Str. 15.

# Gas- u. Wasserleitungen, Dampf- u. Wasserheizungen, Canalisirungen und Ventilation

für Wohnhäuser, öffentliche Gebäude, Krankenhäuser, Bade-Anstalten, Gewächshäuser, Park- und Fontainenanlagen etc. führen unter Garantie aus, und stehen sämtliche Apparate (in Thätigkeit) zur gefl. Ansicht in unseren Bureaux.

Zeugnisse über ausgeführte grössere

**Berlin.**

Alexandrinenstrasse 23.

**GRANCER & HYAN**

**Cöln.**

Breitestrasse 36.

Grösstes Lager bester englischer **THON-RÖHREN** innen und aussen glasirt.

	4"	5"	6"	8"	9"	10"	12"	15"	18"	21"	24"	30"	i. Lichten weit
Franco Banstelle Berlin	4	5 1/3	6 1/2	8 3/4	10 3/4	13	17 1/2	27 1/3	38 1/2	53 3/4	74 3/4	105 Sgr.	pr. rhl Fuss
Franco Bahnhof Stettin	3 3/4	4 1/3	5 1/3	7 1/3	9	10 2/3	14 2/3	22 2/3	32 2/3	43	61	92	Baulänge.

Bei grösseren Aufträgen bedeutender Rabatt. — Sämtliche Fagonstücke stets vorrätig.  
Franco-Lieferungen direct von unserem Stettiner Lager nach sämtlichen per Bahn oder Schiffer zu erreichenden Plätzen Deutschlands.

**Mauersteine, Kamin-, Wasserleitungs- und Abtrittsrohre, Gesims-Steine, Fenster-Verdachungen** u. s. w., aus dem rühmlichst bekannten vulkanischen weissen und weissegelben Bimsande und mit Kalk zubereitet, werden in der Fabrik von Bürgermeister **H. Hubaleck & Comp.** zu Neuwed, Bahnhof, bei Weissenthurm in Rheinpreussen billigst und prompt gefertigt. Die Mauersteine, auch Schwemm- oder Kieselsteine genannt, sind bekanntlich das leichteste Bau-Material, äusserst trocken und entziehen sogar durch eine Anmauerung an nasse Wände letzteren die Feuchtigkeit. Früher nur zu Gewölben und den innern Wänden eines Hauses benutzt, haben sie sich in neuester Zeit an Stelle der Ziegelsteine auch zu den Aussenwänden von Gebäuden vortreflich bewährt, wobei insbesondere Fenster-Gesponde aus Cement das wünschenswertheste Bindemittel finden.

Die Unterzeichneten empfehlen sich zur Anlage aller Arten

## Wasserheizungen

nach den neuesten Erfahrungen

in Gebäuden jeder Art, mit und ohne Ventilation.

Wir sehen uns im Stande, je nach Wunsch das eine oder andere System in kürzester Frist zur Ausführung zu bringen und garantiren für einen rationellen Erfolg auf längere Zeit. Auch übernehmen wir kleine Ausführungen, als Badeeinrichtungen, Backöfen, Trockendarren etc. und erlauben uns auf ein vorzügliches System von Treibhaus-Heizung aufmerksam zu machen. Nach eingesandten Bauzeichnungen werden Kosten-Anschläge schnell und gratis angefertigt.

**Laporte & Feldhoff**

Berlin, Grosse Hamburgerstrasse 2.

## OHL & HANKO in Elberfeld

Fabrik eiserner Rollblenden

Preis pr. [ ] Fuss incl. Anstrich 10 Sgr. — Beschlag und Maschine 5—10 Thlr. pr. Stück.

## J. L. Bacon

Erfinder der Heisswasser-Backöfen.

Berlin,

Hamburg, Dorotheenstrasse 44. Frankfurt a. M.,

Oberhafenstrasse 3. Friedberger Landstrasse 27,

beehrt sich das verehrte Publikum auf sein System für

## Centralheizungen

ergebenst aufmerksam zu machen. Vor allen andern empfiehlt es sich durch Billigkeit, Zweckmässigkeit und die Leichtigkeit es allenthalben zur Anwendung zu bringen, namentlich auch in schon bewohnten Häusern. Die zweckmässige Einrichtung der weit über 500 von mir aufgestellten Apparate erwarb mir die Referenzen der renomirtesten Architekten. Nachweise, Brochüren wie nähere Auskunft ertheile gern, wie auch Kostenanschläge nach eingesandten Zeichnungen gratis anfertige.

## Portland-Cement-Fabrik „STERN“ Toepffer, Grawitz & Co. in Stettin

empfehlend den Herren Bau-Beamten, Bau-Unternehmern und Cement-Händlern ihr Fabrikat in bester Qualität und reeller Verpackung ganz ergebenst und sichert die prompteste Ausführung der hiermit erbetenen gefälligen Aufträge zu.

## Heckmann & Co. in Mainz

Einrichtung von

Luftheizungen mittelst Calorifères.

Paris 1867.



Havre 1868.



Pleschen 1868



Stockholm 1868



Waren 1869.



## Portland-Cement-Fabrik

## Herm. Hellmrich

Schwerin i. M.

Laut Analyse des Herrn  
Dr. O. Zimrek in Berlin

mit den als best bekannten

englischen  
Cementen

verglichen und diese

an Güte übertreffend  
befunden.

## Fredk. H. Phipps

Ingenieur

68 Klingelpütz, Cöln,

übernimmt die Anlage von

## Niederdruck- und Hochdruck-Heizungen

(letztere nach **Perkins** System) für Wohnhäuser, öffentliche Gebäude, Kirchen, Magazine, Gewächshäuser, Darr- und Trockenkammern aller Art, — auch **Gas- und Wasserleitungen, Bade-Einrichtungen** und alle in dieser Branche vorkommende Arbeiten.

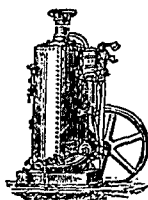
Schmiedeeiserne Heisswasser-, Gas- und Wasserleitungs-Röhren nebst Fittings, Apparate der allerneuesten Erfindung und in vorzüglicher Güte, sind stets in grösseren Quantitäten auf Lager und dadurch schleunige Ausführung verbürgt. Zeugnisse über gediegene Ausführung grösserer Anlagen in Deutschland werden auf Verlangen vorgelegt.

## Müller & Seydel

Berlin,

Jerusalemstrasse 30.

Transportable Dampfmaschinen von 2—10 Pferdekraft, für Bauzwecke, kleinen Fabrikbetrieb etc. Lokomobilen und stationäre Dampfmaschinen. Centrifugalpumpen vorzüglichster Konstruktion. Tiefbrunnen-, Sauge- u. Druckpumpen jeder Art. Patent Strassen- und Hofbrunnen (frosthfrei) mit geschmackvollen Gehäusen in verschiedenem Styl. Amerikanische Ramm- und Schraubenbrunnen. Patent-Druckständer für Wasserleitungen. Hydraulische Aufzüge, Winden, Krähne etc.



# E. Rothschild

Sollinger Sandsteinbrüche, Steinhawerei und Schleifmühlenbetrieb, Holzhandlung, Gyps- und Anilin-Fabrik in Stadoldendorf, Herzogthum Braunschweig

liefert alle Sorten **Sollinger Platten** (auch Bremer Fliesen, Weser und Höxter Platten genannt), sowohl rauh als fein und halb geschliffen, in rother und weisser Farbe, zum Legen fertig bekannt. Diese Platten eignen sich wegen ihrer Haltbarkeit und ihres billigen Preises ganz besonders zu Belägen in Kirchen, Schulen, Fluren, Kellern, Küchen, Lagerräumen, Perrons, Güterschuppen, Tennen, Malzkellern, Brauereien, Brennereien, Fabriken, Remisen, Stallungen, Kegelbahnen etc.

Ebenso liefere ich nach Aufgabe **profilirte Werksteine** zu jeglichen Bauzwecken; **Blasen, Bottiche** und **Wasserreservoirs** für Brennereien, Brauereien, Lohgerbereien, chemische und Zuckerfabriken, aus Platten zusammengesetzt und aus Felsen gehauen, in grösseren Dimensionen; ferner **Tröge, Krippen, Rinnen, Stufen, Podeste, Balkon-Platten, Platten-Kanäle** zu Wasserleitungen, Gossenrinnen, Strassenpflasterungen, **gedrehte und fein geschliffene Säulen** etc. — sowie alle Sorten **feinen und ordinären Gyps**.

Ausführliche Preis-Courante stehen stets zu Dienst.

## Wichtig für Ingenieure, Architekten, Geometer und Topographen. Liquid Japan Ink, Schwarze flüssige Tusche

ist Ersatz für die feinste echte chinesische Tusche, enthebt der Mühe des lästigen, zeitraubenden Anreibens, enthält durchaus keine Säuren und kann jahrelang aufbewahrt werden, ohne etwas abzusetzen.

Die ersten Autoritäten von Fach haben sich sehr günstig über den neuen Artikel ausgesprochen und stehen Zeugnisse zu Dienst. Wegen Preisanfragen und Proben beliebe man sich zu wenden an

**August Duden in Mainz**

Alleiniges General-Depôt der „Liquid Japan Ink“.

## „Renaissance“

Kommandit-Gesellschaft für Holzschnitzkunst

L. & S. Lövinson.

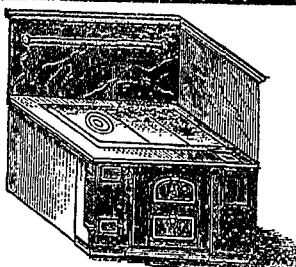
R. Kemnitz.

BERLIN

S. Unter den Linden 8.

Prompte Ausführung von Lieferungen auf Möbel jeder beliebigen Holzgattung, namentlich in Eichenholz.

**NB.** Die **Herren Architekten** finden in No. 33 der Deutschen Bauzeitung eine Spezialisierung der Leistungen unseres Etablissements.



Praktische, dauerhafte, elegante

**Marmor-Kochmaschinen**

Kanalisationen

Lager

glasirter Thonröhren

Verblend-Steine, Bauornamente etc. etc.

**Marcus Adler**

Berlin, Georgen-Strasse 46a.

Warmwasser  
(Niederdruck)

**R. Kiedel & Kemnitz**

Heisswasser  
(Hochdruck)

Ingenieure und Maschinen-Fabrikanten in Halle a. S. empfehlen sich zur Herstellung aller Arten von

Dampf-  
Heizungen.

**Centralheizungen.**

Luft-  
Heizungen.

## Die Roth- und Gelbgiesserei

von G. H. Speck

Berlin, Tieckstrasse No. 2

nahe der Chausseestrasse,

empfiehlt ihr Lager aller Arten Fenster- und Thürbeschläge nach den neuesten Modellen in verschiedenen Bronzen, Vergoldung, Elfenbein, Horn, Ebenholz. Rothguss und Messing, bei prompter Bedienung zu den billigsten Preisen.

## Haustelegraphen

galvanische, pneumatische,

empfiehlt die Telegraphen-Bau-Anstalt von

**Keiser & Schmidt,**

Berlin, Oranienburger Strasse 27,

für Neubauten, Hôtels, Fabriken etc. In Privatwohnungen wird die Leitung unsichtbar ohne Beschädigung der Tapeten gelegt.

Preis-Verzeichnisse und Voranschläge gratis.

Atmosphärische  
Telegraphen



von **Carl Bracke**  
Berlin, Dortheenstr. 62.

Dieser neue Hans-Telegraph ist der vollkommenste Ersatz der sehr mangelhaften Drath-Klingelzüge, übertrifft den elektrischen Apparat bedeutend, bedarf zu seiner Wirksamkeit keiner Batterie, keiner Unterhaltung und keiner Beaufsichtigung und zeichnet sich aus durch Billigkeit und Leichtigkeit seiner Aufstellung.

## DACHPAPPE

Hydrolith-Dachüberzug zum Anstrich neuer und alter schadhafter Papp-, Filz- und Dorn'scher Dächer, Asphalt etc., laut Reskript von der Königlichen Regierung konzessionirt und auf mehreren Industrie-Ausstellungen des In- und Auslandes prämiirt, empfiehlt

die Asphalt- und Dachdeckmaterialien-Fabrik von

**L. Haurwitz & Co.**

Berlin,

Kottbuser Ufer No. 24.

Stettin,

Frauenstrasse No. 11 u. 12.



Bestes englisches **Thonrohr**, innen u. aussen glasirt

in 4". 5". 6". 7". 8". 9". 10". 12". 15". 18". 20". 24". 30" lichter Weite  
4. 5½. 6½. 7½. 8¾. 10¾. 13. 17½. 27½. 38½. 53¾. 74¾. 105 Sgr.

pr. rheinl. Fuss franco Baustelle. Bei Abnahme grösserer Posten entsprechenden Rabatt.

**Sämmtliche Dimensionen nebst Façonstücken stets vorrätig.**

Unternehmer für

Wasser- & Gasleitung

Pumpwerke, Kanalirung

Wasser- & Dampf-Heizungen.

**T. Goodson**

Fabrik & Comtoir

**Potsdamer Str. 138.**

Thonrohr-Lager

**Plan-Ufer No. 1.**

Kommissionsverlag von Carl Beelitz in Berlin.

Druck von Gebrüder Fickert in Berlin.